Stefan Zweig

MAGALLANES

El hombre y su gesta

INTRODUCCION

Los libros pueden tener su origen en los más variados sentimientos. Se escriben libros al calor de un entusiasmo o por un sentimiento de gratitud, pero también la exasperación, la cólera y el despecho puede, a su vez, encender la pasión intelectual. En ocasiones, es la curiosidad quien da el impulso, la voluptuosidad psicológica de explicarse a sí mismo, escribiendo, unas figuras humanas o unos acontecimientos; Pero otras veces -demasiadas - impelen a la producción motivos de índole más delicada, como la vanidad, el afán de lucro, la complacencia en sí mismo. En rigor, el que escribe debería dar cuenta de los sentimientos, de los apetitos personales que le han motivado a escoger el asunto de cada una de sus obras. El íntimo origen del libro que aquí veis se me aparece a mí mismo con toda claridad. Nació de un sentimiento algo insólito, pero muy penetrante: la vergüenza.

Sucedió de este modo: el año pasado tuve por primera vez la tan anhelada oportunidad de un viaje a América del Sur. Sabía que en el Brasil me esperaban algunos de los paisajes más bellos de la tierra, y en la Argentina un círculo de camaradas intelectuales cuya compañía sería para mí un inigualable gozo. Y a esta anticipación, que por sí sola me hubiera hecho el viaje delicioso, uniéronse las circunstancias inmediatas del mismo: un mar tranquilo, la natural distensión en el holgado y rápido transatlántico, el sentirse libre de todas las ataduras y de las cotidianas vejaciones. Gocé infinitamente de los días paradisíacos que duró la travesía. Pero, de pronto -esto fue en el séptimo u octavo día -, me sorprendí en flagrante impaciencia. Siempre el mismo cielo azul y el mismo mar azul en calma. ¡Qué largas me parecían las horas de viaje en medio de aquella súbita reacción! Deseaba íntimamente haber llegado al término y me alegraba la idea de que el reloj, incansable, iba acortando el tiempo. Ahora, el flojo, el indolente placer de la nada, me molestaba. Las mismas caras de unas mismas personas llegaban a hastiarme, la monotonía del movimiento de a bordo me excitaba los nervios, precisamente por la tranquila regularidad del pulso. ¡Adelante, adelante! ¡Más aprisa, más aprisa! De pronto, el bello transatlántico, tan lujoso, tan cómodo, no andaba con la suficiente velocidad.

Tal vez sólo faltaba ese minuto en que se me reveló mi estado de impaciencia para que inmediatamente me avergonzara de mí mismo. Estás haciendo -me dije, airado-las más galana de las travesías en el más seguro de los buques; tienes a tu disposición todo el lujo que se puede alcanzar en la vida. Si, *llegada la noche, la atmósfera refresca excesivamente en tu camarote, no tienes más que dar vuelta con dos dedos a una llave y el aire se calienta. Si el mediodía en el ecuador te resulta demasiado bochornoso, tienes a un paso los ventiladores, que refrescan el aire, y diez pasos más allá te espera la piscina. En la mesa de este hotel, el mejor provisto, puedes escoger el plato o la bebida que se te antojen, pues de todo hay en este mundo encantado, como traído por manos de los ángeles. Si así te acomoda, puedes estar solo y leer libros, o bien hacer una partida de juego, o gozar de la música y de la sociedad hasta saciarte. Se te brindan todas las comodidades y toda seguridad. Sabes el término de tu viaje, a qué hora llegarás y que serás acogido amablemente. Y los habitantes de Londres, París, Buenos Aires, Nueva York conocen también, hora por hora, en qué punto del universo se encuentra el buque. Te basta subir unos pocos peldaños, dar unos veinte pasos, y la dócil chispa salta del aparato de telegrafía sin kilos y lleva tu pregunta, tu saludo, a cualquier punto de la tierra, y al cabo de una hora, desde donde sea, tu mensaje es correspondido. ¡Acuérdate, impaciente; acuérdate, descontentadizo, cómo era en otro tiempo! Compara un momento este viaje de hoy con los de antaño, sobre todo con los primeros viajes de aquellos temerarios que descubrieron, en beneficio nuestro, estos mares inmensos y un mundo nuevo, y avergüénzate en su memoria. Intenta representártelos partiendo en sus frágiles barcas de pescador hacia lo desconocido, ignorantes de los derroteros, perdidos en lo infinito, continuamente expuestos al peligro, al capricho de las inclemencias del tiempo y a todas las torturas de la escasez. Sin luz en la noche, sin más bebida que el agua tibia de las cubas y la que recogieran de las lluvias; sin más comida que la sosa galleta y el tocino rancio, y aun faltos días y días de esta somerísima alimentación. Ni una cama, ni el oasis de una tregua,*

infernal el calor, sin misericordia el frío, y además la conciencia de la soledad, del desamparo en el desierto cruel del agua. Allá, en los hogares, durante meses y años, nadie sabía dónde estaban; ni ellos mismos sabían adónde iban. La escasez era su compañera, la Muerte los cercaba de noche y de día en mil formas, por mar y tierra; no podían esperar más que peligros, así de los hombres como de los elementos, y durante meses y años la soledad más espantosa rodeaba sus míseras embarcaciones. Sabían que nadie saldría a su socorro, que no encontrarían un solo barco durante meses y meses en aquellas aguas no surcadas, que nadie los sacaría del apuro y del peligro, ni podrían hacer saber su muerte, su fracaso. Así revivían en mi interior los primeros viajes de los conquistadores del mar, y hube de avergonzarme de mi impaciencia.

Una vez experimentado, este sentimiento de vergüenza no se borró de mí en toda la travesía. El pensamiento de aquellos héroes anónimos no me dejó un instante. Y quise saber más de quiénes fueron los primeros en afrontar a los elementos, y leer sobre los primeros viajes por los océanos inexplorados, cuya descripción ya me había impresionado en los años de mi infancia. Entré en la biblioteca del transatlántico y cogí al azar unos volúmenes. De entre todas las figuras y todas las rutas, mi admiración se asió a los hechos del hombre que, en mi sentir, llegó a lo más extraordinario en la historia de los descubrimientos geográficos: Fernando Magallanes, el que salió de Sevilla con cinco barcas de pescador para dar la vuelta a toda la tierra. Tal vez en la historia de la humanidad es la odisea más magnífica esta partida de los doscientos sesenta y cinco hombres decididos, de los cuales sólo dieciocho volvieron a sus lares en los míseros barcos castigados, pero con la bandera de la gran victoria en el mástil. No eran muy abundantes las noticias, para mi deseo al menos, en aquellos libros. De vuelta a mi hogar, leí e investigué más y más, asombrándome a cada paso de lo poco digno de crédito que se había expuesto hasta entonces sobre aquella realización heroica. Como ya me ha sucedido otras veces, no hallé mejor ni más eficaz modo para aclararme a mí mismo el hecho que darle forma y describirlo para los otros. Así nació este libro, causándome sorpresa a mí mismo, si he de decir honradamente la verdad. Mientras describía (ajustándome a los documentos fidedignos a mi alcance, fiel a la realidad) esta segunda Odisea, tenía continuamente la singular sensaci6n de contar algo inventado, uno de los más altos anhelos, una de las sagradas leyendas de la Humanidad. ¡Nada hay más excelente que una verdad que parece inverosímil! Siempre se adhiere a las grandes gestas de la Humanidad algo de inconcebible, porque, en realidad, se elevan muy por encima del nivel medio. Es precisamente en lo increíble que ha llevado a cabo como la Humanidad remoza la fe en sí misma.

"NAVIGARE NECESSE EST"

En el principio eran las especias... Desde que los romanos, a través de sus viajes y sus campañas, empezaron a hallar gusto en los ingredientes estimulantes, calmantes o embriagadores de Oriente, las tierras occidentales no saben ya prescindir de la especiería de las drogas índicas, tanto en la cocina como en la bodega. Hasta muy entrada la Edad Media, la alimentación nórdica resulta sosa hasta lo inconcebible, y aun las hortalizas hoy día más comunes, como las patatas, el maíz y los tomates, tardarían todavía mucho en adquirir carta de naturaleza en Europa; el limón como acidulante y el azúcar para endulzar son todavía una vaguedad, y los sabrosos tónicos, el café y el té, no se han descubierto aún. Hasta entre los príncipes y la gente distinguida, la burda voracidad es el desquite de la monotonía sin espiritualidad de las comidas. Y aparece el prodigio: un solo gramo de un condimento indico, un poco de pimienta, una flor seca de moscada, una punta de cuchillo de jengibre o de canela mezclados en la más grosera de las viandas, bastan para que el paladar, halagado, experimente un raro y grato estímulo. Entre el tono mayor y el menor de lo ácido y de lo dulce, de lo cargado y de lo insulso, aparecen de pronto una serie de ricos tonos y semitonos: los nervios del gusto, todavía bárbaros, de la gente medieval nunca se satisfacen bastante con los estimulantes nuevos: un plato no está en su punto si no lo cargan de pimienta; llegan a echar jengibre a la cerveza y refuerzan el vino con especies molidas, hasta que cada sorbo quema en la garganta como la pólvora. Pero no se limitaba a la cocina el uso de abundantes masas de especiería. La vanidad femenina es también cada vez más exigente respecto a los aromáticos de Arabia, y va del almizcle voluptuoso al ámbar sofocante y al dulce aceite de rosas; los tejedores y tintoreros hacen elaborar para ellas las sedas chinas y los damascos de la India, y los orfebres, montar las perlas blancas de Ceilán y los azulados diamantes de Narsingar. Más imperiosamente todavía, la Iglesia católica impulsa el consumo de los productos orientales, pues de los millares de millones de granos de incienso que levantan el humo de los incensarios movidos por

los celebrantes en los millares de iglesias, ni uno solo ha salido de tierra europea; cada uno de esos millares de millones de granos de incienso llegaban por mar, embarcados en tierras de Arabia. También los boticarios son asiduos clientes de los tan celebrados específicos de Indias, tales como el opio, el alcanfor, la tan estimada resina, y saben por experiencia que para el enfermo no hay bálsamo ni droga que parezcan tan activos como los que en los botes de porcelana que los contienen llevan en letras azules las palabras mágicas *arabicum o indicum.* Por su carácter de cosa selecta y rara, y quizá también por lo elevado del precio, todo lo oriental ejercía una atracción hipnótica en los europeos. Como en el siglo dieciocho lo francés, los atributos árabe, persa, indostánico, se identificaban en la Edad Media con los conceptos de exuberante, refinado, distinguido, cortesano, costoso y precioso. Ningún artículo tan apetecido como la especiería. Era como si el aroma de las flores orientales hubiera enajenado con su mágica influencia el alma de Europa.

Precisamente porque, con el aceite de la moda, es tanta la demanda, la mercancía índica se mantiene a altos precios, que siguen subiendo. Hoy son poco menos que incalculables las curvas de aquellos precios en continua alza, ya que todas las tablas caen en lo abstracto, y es aún más fácil hacerse cargo de la loca supervaloración de las especias por vía óptica, recordando que la misma pimienta que hoy hallamos a libre disposición en cualquier mesa de onda, y que se prodiga como si fuera arena, al principio del segundo milenario era contada por granos y casi tan apreciada al peso como la plata. Tan sólido se consideraba su valor, que eran varios los Estados y ciudades que calculaban a base de pimienta, como si fuera un metal noble: a cambio de pimienta se adquirían haciendas, se pagaban dotes y se obtenía el derecho de ciudadanía; príncipes y ciudades cobraban tributo en pimienta, y cuando en la Edad Media se quería ponderar la riqueza de un hombre, se le motejaba de *saco de pimienta.* EI jengibre, la canela, la quina y el alcanfor se pesaban en balanzas de orfebre o de boticario, tomando la precaución de cerrar puertas y ventanas, no fuera que una corriente de aire aventara ni siquiera una dracma de polvo precioso. Absurda podrá parecer hoy esta valorización, tanto como justificada la vemos en cuanto consideramos las dificultades y el riesgo del transporte. Oriente y Occidente están en aquel entonces a una distancia imponderable entre sí. ¡Cuántas dificultades y obstáculos tienen que vencer los buques, las caravanas, los carros en sus trayectos! ¡Que odisea han de afrontar cada grano, cada flor, desde que se cosechan en el archipiélago hasta que, llegados a la última playa, descansan sobre el mostrador del tendero europeo! Ninguna de esas especias es en sí misma una rareza. Allá, a la otra parte del globo terráqueo, crecen los tallos de canela, de Tídore, los clavos de Amboina, las nueces moscadas de Banda, los arbustos de pimienta del Malabar, con la misma prodigalidad y espontaneidad que los cardos en nuestro suelo, y allá en las islas malayas, un quintal de ellos no tiene más valor que en Occidente lo que cabe de los mismos en una punta de cuchillo. Pero la mercancía pasa de mano en mano, ¡y por cuántas ha de pasar hasta llegar, a través de desiertos y mares, a las del consumidor! Como siempre, la primera mano es la que peor se paga: el esclavo malayo que coge las flores frescas y, con los laces sobre su morena espalda, las lleva al mercado, no recibe otro salario que el del propio sudor. Pero su dueño ya empieza a sacar provecho del negociante mahometano que le compra su carga y la lleva, en una mala embarcación a remo, bajo el incendio del sol, ocho, diez o más días de las islas especiarias, hacia Malaca -en las cercanías del actual Singapur-. Aquí está ya al acecho la primera araña dispuesta a sacar jugo; el señor del puerto, un poderoso sultán, exige un tributo del negociante para la descarga. Una vez satisfecho el tributo, el romántico producto puede ser transportado a otra embarcación más grande, y vuelve a resbalar lentamente, impelido por el ancho remo o la vela cuadrilátera, de una a otra costa índica. Transcurren meses en ese monótono avance, y vienen las esperas interminables, cuando cae el viento bajo un cielo ardiente, sin nubes; y el esquivar los tifones y huir de los corsarios... Trabajoso hasta lo indecible y rodeado de peligros es ese transporte a través de dos, de tres mares tropicales; casi siempre, de cada cinco barcos sucumbe uno por el camino, bajo la tormenta o el asalto de los piratas.

El comprador de la mercancía bendice a Dios cuando ha podido dar felizmente la vuelta a Camboya y alcanza por fin Ormuz o Aden y, con ello, el paso a la Arabia feliz o a Egipto. Pero no es menos deficiente la forma de fletamento que aquí empieza, ni menos arriesgada. Largas hileras de millares de resignados camellos esperan en aquellos puertos de transición. Dóciles a la señal de su dueño, se arrodillan, y un saco detrás de otro, los haces de pimienta y de nuez moscada vienen sobre el lomo de aquellos barcos de cuatro patas que oscilarán lentamente a través del mar de arena. Durante meses las caravanas árabes llevan las mercancías indicas, por Basora, Bagdad y Damasco, y Beirut yTrebisonda, o por Dsehidda al Cairo, nombres que resuenan con las maravillas de Las mil y una *noches.* Antiquísimas son esas largas rutas a través del desierto, y familiares a los mercaderes desde el tiempo de los faraones y de los bactrianos. Pero

no menos las conocen, por desgracia, los beduinos -esos piratas del desierto-. A veces un ataque osado y rápido aniquila en un momento el fruto adquirido y defendido a duras penas durante muchos meses. Lo que habría escapado felizmente a las tempestades de arena y a los beduinos, tienta la codicia de otros: emires de Hedscha, sultanes de Egipto y Siria, que exigen el tributo, y costosísimo por cierto, para cada fardo -se calcula en cien mil ducados lo que se recauda anualmente por derechos de pasaje de especias solamente en Egipto-. Y por fin cuando el cargamento ha alcanzado la desembocadura del Nilo cerca de Alejandría, le espera un nuevo usufructuario, y no el menos exigente, en la flota de Venecia. Desde la pérfida abolición de la competidora Bizancio, la pequeña República de Venecia se ha apropiado el monopolio del comercio oriental de las especias; la mercancía, en vez de ir directamente a su destino, ha de pasar por el Rialto, donde los factores alemanes, flamencos e ingleses la encarecen. Y de allí, en carros de anchas ruedas, atravesarán las nieves y los hielos de los pasos alpinos, las mismas especias que dos años antes brotaban al sol tropical, hasta dejarlas en poder del tendero europeo y, por ende, en manos del consumidor.

Por doce manos si no más -así lo apunta melancólicamente Martín Behaim en su famosa *Esfera del Mundo* de 1492-, ha de pasar usurariamente la especia Indica antes de llegar a la última, la del consumidor. "Item, conviene saber que la especiería ha de pasar por muchas manos antes de llegar a la venta en nuestra tierra." Ni aun siendo doce las manos que se reparten la ganancia, se satisface cada una de ellas con el áureo jugo de las especias indicas. A través de todos los riesgos y obstáculos, el comercio de la especiería se considera el más lucrativo de los de la Edad Media, pues en él se reúnen el más pequeño volumen y el margen más grande de beneficio. Si de cinco embarcaciones -la expedición de Magallanes es de esto un vivo ejemplo- se pierden cuatro con su cargamento, y si de los doscientos sesenta y cinco hombres que partieron vuelven sesenta y cinco, el mercader no solamente no habrá perdido nada en el juego, sino que saldrá aún ganando: si de los cinco barcos vuelve uno solo al cabo de tres años, su carga compensa con creces del desastre, pues un solo saco de pimienta vale en el siglo *xv* más dinero que toda una vida humana. ¡No es, pues, maravilla el que, con la gran oferta de menospreciadas vidas humanas y la avasalladora demanda de especias, las cuentas se salden siempre a pedir de boca! Los palacios de Venecia y los de los Fugger y Welser se construyeron casi exclusivamente con dinero ganado en la especiería índica.

Pero la envidia va unida a los grandes beneficios como la herrumbre a la hoja de acero. Todo privilegio será estimado por los otros como injusticia, y allí donde sólo un pequeño grupo se enriquece en demasía, se forma inevitablemente una coalición de los perjudicados. Hace muchos años que genoveses, franceses y españoles miran con evidente animosidad a los más listos venecianos que han sabido captar los chorros del oro en el Gran Canal, y con más enojo todavía vuelven los ojos hacia Egipto y Siria, donde el Islam tiene echada una cadena infranqueable entre la India y Europa. No le es permitido a ningún buque cristiano surcar el mar Rojo, ni a ningún comerciante le es lícito el paso; todo el comercio índico queda rigurosamente limitado a las manos de los mercaderes turcos y árabes, con lo cual no solamente sube inútilmente de precio la mercancía para los consumidores europeos y se le hace imposible desde un principio toda ganancia al comercio cristiano, sino que también se corre el riesgo de que todo el sobrante de metal rico fluya hacia Oriente, ya que las mercancías europeas no tienen, ni con mucho, el valor de trueque alcanzado por las preciosas materias índicas. Bastaba este sensible déficit comercial para que la impaciencia de Occidente aumentase cada vez más, ansiosa de sustraerse al ruinoso y rebajante dominio, hasta que las energías hallaron su punto de convergencia. Las Cruzadas no fueron solamente -como románticamente se ha interpretado- un intento puramente místico para arrebatar a los infieles la tierra donde se erige el Santo Sepulcro; esta primera coalición cristiano europea representaba asimismo el primer esfuerzo lógico y ordenado conscientemente para echar abajo aquella barrera que vedaba el mar Rojo, y franquear a Europa y a la cristiandad el comercio con Oriente. Como este golpe se frustró y, no pudiendo arrebatar Egipto a los mahometanos, el Islam continuaba atajando el camino de la India, se despertó el deseo de encontrar otro camino libre, independiente. El valor que dio el impulso a Colón para explorar hacia Occidente, a Bartolomé Díaz y a Vasco de Gama hacia el Sur, y a Cabot al Norte, hacia el Labrador, nació, ante todo, de la voluntad de descubrir, por fin, en beneficio del mundo occidental, una ruta marítima libre, sin pago de derechos, quebrantando así la ignominiosa prepotencia del Islam.

En todo descubrimiento o invención hay un estímulo moral, una fuerza alada del espíritu; pero, muy en general, lo que da el empuje definitivo hacia la realización es la conciencia de unos móviles materiales. Cierto que el rey y sus consejeros se hubieran entusiasmado, en todo caso, con la atrevida idea que encerraban los propósitos de Colón y de Magallanes de buscar un mundo nuevo; pero nunca el dinero necesario para sus planes hubiera corrido el riesgo, nunca los príncipes y los especuladores hubieran

armado y puesto a su disposición una flota, sin la perspectiva de poder sacar enormes réditos de la suma empleada en el viaje de descubrimiento. Detrás de los héroes de aquella edad de los descubrimientos se movían como fuerzas impulsivas los negociantes; también este primer impulso heroico hacia la conquista de un mundo partía de fuerzas muy terrenales. En el principio eran las especias...

En el curso de la Historia es siempre un momento admirable aquel en que el genio de un hombre se combina con el genio del tiempo, cuando un individuo clarividente asume el anhelo creador de su época. Entre las tierras europeas hay una que no ha podido ocupar todavía su sitio en la misión a Europa encomendada. Esta es Portugal que, a través de largas luchas heroicas, se sustraía al dominio mauritano; pero, ya conquistada la victoria y la independencia, su fuerza magnífica de pueblo joven y ardiente no sabía en qué emplearse. Con toda su frontera de tierra se recuesta Portugal en España, en una nación amiga, hermana. Tierra pequeña y pobre, no tiene más expansión que la que el mar le ofrece por medio del comercio y de la colonización. Pero, fatalmente, la situación geográfica de Portugal es -o parece ser, al menos- la más desfavorable entre todas las naciones navegantes de Europa. Porque el océano Atlántico, cuyas olas vienen del Oeste a estrellarse contra las playas, según la geografía de Ptolomeo -única autoridad de la Edad Media-, no es más que un desierto infinito de agua, impracticable para la navegación. Como no menos impracticable señalan los mapas generales ptolomeicos el camino del Sur a lo largo de la costa africana: es imposible dar la vuelta en barco a este desierto de arena, pues la tierra inhospitalaria, inhabitable, llega hasta el Polo Ártico y sería una tierra intransitable, y una misma cosa en la tierra australis. Según estas suposiciones de la antigua geografía, Portugal, por no confrontar con el único mar navegable, el Mediterráneo, ocuparía la posición más desventajosa entre las naciones marítimas europeas.

Estaba reservado a la iniciativa de un real vástago portugués el convertir en posible esta pretendida imposibilidad y arriesgar la prueba para ver si, como dice la Biblia, los últimos podrían llegar a ser los primeros. ¿Quién sabe si aquel Ptolomeo, aquel geógrafo máximo, especie de pontífice de la Geografía, se equivocó? ¿Quién sabe si este océano, que en la cresta de las impetuosas olas llegadas del Oeste deja en las playas portuguesas pedazos de raras maderas que deben haber crecido en alguna parte, lejos de ser infinito, sería el camino hacia tierras nuevas desconocidas? ¿Quién sabe si África es habitable más allá del Trópico y si el omnisciente griego mintió burdamente al pretender que el inexplorado continente no se puede rodear navegando, y que no hay camino que lleve al mar de la India? Entonces Portugal, precisamente porque está en un extremo occidental, sería la verdadera palanca de todos los descubrimientos, el pueblo que tiene más corto el camino de la India. Lejos de ser repelida por el océano, sería destinada a la navegación como ninguna otra tierra de Europa. Este sueño de elevar el pequeño Portugal su poder a primera categoría marítima y de convertir en estrecho el océano Atlántico, considerado hasta aquel día como una barrera, es *in nuce* la idea vital del infante Enrique, a quien la Historia, con razón y sin ella, llama Enrique el Navegante. Sin razón porque, salvo su corto viaje a Ceuta con fines guerreros, Enrique no subió a bordo de una nave, ni existen de su mano libros, tratados náuticos ni mapas. Pero también hay razón para otorgarle el nombre de Navegante, porque el hijo de príncipes dedicó toda su vida y su fortuna a la navegación y a los navegantes. Ya en el sitio de Ceuta -1492-, uno de los hombres más acaudalados del país se da cuenta de la brillante eficacia a que podría llevar sus ambiciones aquel hijo de un príncipe portugués Y sobrino de un rey de Inglaterra; todas las cortes le invitan y los ingleses le brindan un alto mando. Pero el visionario singular elige como forma de vida la soledad creadora. Se retira a Cabo Sagres, el un día sagrado promontorio de los antiguos, y desde allí prepara, por espacio de unos cincuenta años el viaje marítimo en dirección a la India y, con él, la gran ofensiva contra el *mare incognitum.*

Lo que inspiraba valor a aquel temerario iluso para sostener decididamente, contra las más altas autoridades cosmográficas de su tiempo, contra los secuaces de Ptolomeo, que Africa no era un continente pegado al Polo, sino que podía rodearse navegando y era el verdadero camino marítimo para la India, es un último secreto que no se descifrará así como así. Nunca, empero, había cedido del todo la sospecha -que también asomaba en Heródoto y en Estrabón- de que una vez, en los oscuros tiempos faraónicos, una flota fenicia había bajado por el mar Rojo y, sin voluntaria revisión, al cabo de dos años había regresado a través de las Columnas de Hércules -el estrecho de Gibraltar-. También podía haber tenido noticia el infante, por boca de algún mercader de esclavos moros, de que allende la Libia desértica y el arenoso Sahara se extendía una tierra de los tesoros, *bilat ghana, y,* en efecto ya en un mapa que en 1150 delineó un cosmógrafo árabe para el rey de los normandos Rogerio II, se destacaba muy bien la actual Guinea bajo ese nombre de *bilat ihana.* Entra en lo posible que Enrique, por medio de asiduos informadores, estuviera más enterado de la forma real de Africa que los geógrafos escolásticos, que sólo sabían jurar con la mano puesta

sobre los códices de Ptolomeo y desechaban como fabulosos los informes de Marco Polo y de Jan Batuta. La importancia moral de la actitud de Enrique estriba en haber reconocido, a la vez que la magnitud del objetivo, las dificultades que éste suponía, convencido con noble resignación de que él no podía ver ya realizado su sueño, pues no basta una generación para preparar una tan magna empresa. Porque, ¿quién hubiera osado entonces emprender un viaje por mar desde Portugal a las Indias sin tener conocimiento del mar y sin los buques aptos para la travesía? No es fácil imaginar lo primitivos que eran a la sazón los conocimientos geográficos y náuticos en Europa. En los caóticos siglos de ofuscación que siguieron a la caída del Imperio romano, la Edad Media había olvidado casi todas las nociones que los griegos, fenicios y romanos trajeron de sus arriesgados viajes. Habíase hecho increíble como un cuento, en aquellos siglos de horizontes limitados, la proeza de un Alejandro llegando a las fronteras de Afganistán y penetrando hasta la India. Perdidos los primorosos mapas, las ilustraciones del universo de los romanos, y maltrechas sus vías militares y sus piedras miliarias, que se extendían hasta el interior de Inglaterra y de Bitinia; desaparecido su servicio de noticias políticas y geográficas, habían decaído el gusto de descubrir, la facultad de viajar y el arte de la navegación. Sin aquel objetivo atrevido en lontananza, sin una buena brújula, sin mapas suficientemente claros, las pequeñas embarcaciones van costeando de un puerto a otro, recelando continuamente de la tormenta o de la no menos temible piratería. En medio de una decadencia tal de la cosmografía y con unos barcos lamentables, era demasiado temprano todavía para someter los océanos y conquistar reinos de ultramar. Lo que durante siglos de indiferencia se había malogrado, tenía que recuperarse con una generación de sacrificio. Y Enrique -ésta es su grandeza- tuvo la decisión de sacrificar toda una vida a realizaciones futuras.

Del que fue un día castillo de Cabo Sagres quedan en pie sólo un par de paredes rotas. Lo que el príncipe Enrique erigía, un heredero de su ciencia, muy desagradecido por cierto, Francis Drake, lo removió y demolió. Hoy es casi imposible sacar en claro, de entre las sombras y los velos de la leyenda, el detalle de las particularidades en que se movía el príncipe Enrique para asentar los precedentes de las conquistas portuguesas. Según los informes, tal vez románticos, de sus cronistas de cámara, recorría los cuatro puntos cardinales para procurarse todos los libros y mapas imaginables, llamaba a los sabios árabes y judíos y les mandaba construir mejores instrumentos y componer tablas. No había navegante o capitán de regreso de un viaje a quien no hiciera preguntas, y todas las noticias y experimentaciones eran cuidadosamente ordenadas en un archivo privado, a la vez que concertadas una serie de expediciones. El arte de la construcción de naves es fomentado sin tregua, y en pocos años sustituyen a las antiguas “barcas”, o sea; botes de pesca abiertos, con una tripulación de dieciocho hombres, las genuinas "naos", anchas embarcaciones de ochenta y cien toneladas, capaces de soportar los azares atmosféricos en la navegación de alta mar. Este nuevo tipo más apto de buque determinó el empleo de un nuevo tipo de navegante. Agregase al timonel un "Maestro en astrología", nauta experimentado en la lectura de los portulanos y en la fijación de las declinaciones y de los meridianos. Teoría y práctica se reúnen con ánimo creador, y paulatinamente va saliendo de las expediciones de simples pescadores y marineros una generación de navegantes y descubridores sistemáticamente formados, cuyas gestas quedan reservadas al porvenir. Como Filipo de Macedonia legaba a su hijo la invencible falange para la conquista del mundo, así legó Enrique de Portugal los mejores buques, los más adelantados de su época y los hombres de mar mejor dispuestos para la conquista del océano.

Pero un trágico sino de los precursores es morir en el umbral sin haber divisado la tierra de promisión. Enrique no consiguió vivir ni uno solo de los grandes descubrimientos que inmortalizaron a su patria en la historia del descubrimiento del mundo.

En 1460, el año de su muerte, apenas se ha alcanzado algo visible en un sentido propiamente geográfico, pues el tan sonado descubrimiento de las Azores y de Madeira no fue otra cosa que un segundo descubrimiento -el Portulano Laurentino las registraba ya en 1351-. Sus barcos, en la costa occidental, no han logrado siquiera llegar al ecuador, y no han de conseguir mayor fama con el pequeño tráfico iniciado: el del marfil blanco; ni tampoco con el del "marfil negro", o sea la masa de hombres negros robados en la costa senegalesa para venderlos en el mercado de esclavos de Lisboa; ni vale la pena el poco polvo de oro encontrado. Estos insuficientes preliminares es todo lo que Enrique pudo ver de su soñada acción. Pero, en realidad, el éxito decisivo está logrado. Porque el primer triunfo de la navegación portuguesa en aquel entonces no consiste precisamente en el trecho recorrido, sino en un factor de carácter moral: en el acrecentamiento del apetito emprendedor y en la abolición de una leyenda nefasta. Por siglos y siglos se había susurrado entre hombres de mar que detrás del cabo No - "no más allá"- (Bojador), la navegación se

hacía imposible. Allá detrás empezaba "el mar verde de lo misterioso", y ¡ay del barco que se aventurase a entrar en la zona mortífera, porque en aquellos parajes el mar hierve y las tablas y el velamen se convertirían inmediatamente en llama viva, y la piel del cristiano que intentara hollar la Tierra de Satanás, adusta como un paisaje volcánico, se volvería negra al instante (Tan insuperable se había hecho, al arrullo de tales fábulas, el horror de un viaje al Sur, que el Papa, con la intención de proporcionar a Enrique unos tripulantes para las primeras expediciones, aseguraba a los que participaran en ellas la remisión de sus culpas; así se logró reclutar, para los primeros viajes de exploración, unos pocos hombres arrojados. ¡Qué jubilo cuando, en 1434, Gil Eannes dio la vuelta a ese cabo No, reputado inabordable, y pudo anunciar desde Guinea que aquel tan famoso Ptolomeo acababa de revelarse como un atolondrado, ya que "aquí se puede navegar a la vela tan fácilmente como en nuestras aguas, y la tierra es en extremo rica y hermosa". El punto muerto ha sido vencido. Ahora, Portugal ya no se verá precisado a reclutar la tripulación, porque de todas las tierras llegan ofrecimientos de voluntarios, aventureros de raza o gente dispuesta a catar la aventura. Cada nuevo viaje feliz acrecienta la temeridad de los tripulantes, y, de pronto, se dispone de una generación de jóvenes para los cuales la aventura importa más que la vida. *Navigare necesse est; vivere non est necesse.* Este proverbio de la gente de mar vuelve a ejercer su dominio en las almas. Y ya es sabido que donde exista una generación decidida, el mundo se transformará.

La muerte de Enrique representa el punto en que se toma aliento para dar el gran salto. Así y todo, el avance que se inicia con la elevación al trono del rey Juan II llega a superar las mejores esperanzas. Lo que hasta entonces había sido paso de caracol se convierte de una vez en torrente impetuoso y en salto leonino. Ayer se señalaba como un gran logro el hecho de salvar a la vela, al cabo de doce años de tanteos, las pocas millas hasta el cabo Boador, y se necesitaban otros doce de lento avance para llegar a Cabo Verde; desde ahora ya no se considera nada extraordinario una embestida de cien, de quinientas millas.

Tal vez nuestra generación, la que ha vivido la conquista del aire; nosotros que nos alborozamos ya al saber que un avión se había sostenido en el aire hasta la distancia de tres, de cinco kilómetros del Campo de Marte, y que diez años más tarde hemos visto volar sobre continentes Y océanos, seamos los únicos capaces de imaginar la ardiente solidaridad, la jubilosa excitación con que toda Europa acompañó el súbito empuje de Portugal hacia lo desconocido. En 1471 se alcanzaba el ecuador; en 1484, Diego Cam ponía pie en la desembocadura del Congo y, finalmente, en 1486 se cumplía el sueño profético de Enrique: el navegante portugués Bartolomé Díaz llegaba a la punta sur del Africa, al cabo de Buena Esperanza, bautizado primero con el nombre de cabo de las Tormentas, en memoria de las tormentas que allí tuvieron que soportar. Pero el valiente conquistador, aunque la tormenta haya rasgado las velas y quebrado el árbol, guía decididamente el timón más adelante. Ya ha llegado a la costa oriental de África, desde donde no dejan de procurarse fácil acceso a la India los pilotos mahometanos. Pero he aquí que los tripulantes se amotinan, y Bartolomé Díaz, herida el alma, ha de renunciar y volver atrás, perdiendo así por culpa ajena la gloria de haber sido el primer europeo que forzara la ruta de las Indias, gesta que llevará a cabo otro portugués, Vasco de Gama, dando lugar a que Camoens lo inmortalice en su poema. Como siempre, el que comienza, el trágico iniciador, quedará olvidado, en beneficio del más afortunado que lleva a cabo el hecho. Sea como fuere, el paso decisivo está dado. Por primera vez, la figura geográfica del continente africano queda fijada, y probado, contra la opinión de Ptolomeo, que la libre ruta marítima a la India es un hecho práctico. Los discípulos y herederos de Enrique, una generación después de su maestro, realizan lo que fue ilusión de su vida entera.

Con asombro y envidia vuelve el mundo la mirada hacia el pequeño pueblo perdido en un rincón extremo de Europa, del cual no se hacía caso. Mientras las grandes potencias: Francia, Italia, Alemania, se despedazaban en insensatas guerras, Portugal, la cenicienta de Europa, ensanchaba sus dominios en una proporción de millares respecto al territorio estricto del reino. ¿Quién podrá atajar su vuelo? ¿Quién la aventajará? De la noche a la mañana, Portugal se ha convertido en la primera nación marítima del mundo y se ha asegurado con sus empresas no solamente la posesión de nuevas provincias, sino también el dominio de verdaderos mundos. Diez años más, y esta nación, la más pequeña de Europa, pretenderá la posesión y régimen de más amplios espacios, como no lo fueron ni los que poseyó el Imperio romano en la época de su mayor expansión.

Es evidente que la exigencia imperialista llevada a tal extremo, al ser puesta en práctica habrá de agotar pronto las energías de Portugal. Un muchacho hubiera podido prever que un país de millón y medio de habitantes no podrá mucho tiempo por si solo ocupar, colonizar, administrar, ni siquiera monopolizar comercialmente todo el Africa la India y el Brasil, y menos aún defenderlos por un tiempo incalculable de

los celos de las demás naciones. Una gota de aceite no puede calmar un océano turbulento, ni una tierra del tamaño de un alfiler tener sometidas unas tierras cien mil veces más extensas. Desde un punto de vista racional, la ilimitada expansión de Portugal representaba un absurdo, una quijotada de las más peligrosas. Pero lo heroico es siempre irracional y antirracional; siempre que un hombre o un pueblo se lanzan a una empresa que rebase su propia medida, crecen también sus fuerzas hasta lo nunca imaginado. Tal vez no haya otra nación que en un único momento triunfal se concentrara más eficazmente que Portugal en el transcurso del siglo XV: no solamente el país crea de improviso su Alejandro y sus argonautas con Alburquerque, Vasco de Gama y Magallanes, sino también su Homero en el poeta Camoens, y su Livio en Barros. Eruditos, arquitectos, grandes comerciantes, ocupan cada uno su sitio: como la Grecia bajo Pericles, Inglaterra bajo Isabel y Francia al mando de Napoleón, un pueblo realiza en forma universal su íntima idea y se ofrece al mundo como un hecho viviente. Portugal se convierte por un momento, inolvidable ante la Historia, en la primera nación europea, la que acaudilla a la Humanidad.

Pero la gran acción de un pueblo en particular se realiza siempre para todos los pueblos. Todos ellos barruntan que ese primer asalto a lo desconocido rompe con las medidas, nociones e ideas de distancia hasta entonces aceptadas. Por eso, con impaciencia palpitante, en todas las cortes, en todas las universidades, se está al acecho de las últimas noticias de Lisboa. Con señalada clarividencia, Europa se da cuenta del poder fecundador de este hecho portugués que ensancha al mundo; comprende que la navegación y el descubrimiento están llamados a transformar el mundo más decisivamente que todas las guerras y todos los protocolos, y que una época centenaria, milenaria, la Edad Media, ha tocado a su fin, y se inaugura una nueva edad que pensará y creará dentro de otras dimensiones de espacio. Sintiendo plenamente el momento histórico, un humanista de Florencia, Policiano, levanta la voz solemnemente, como representante de la razón pacífica, en loor de Portugal, y vibra en sus palabras entusiastas el agradecimiento de toda la Europa culta: "No solamente ha dejado detrás de sí las Columnas de Hércules y apaciguado el océano enfurecido, sino que ha establecido al mismo tiempo la unidad del mundo habitado, que no podía realizarse. ¡Cuántas nuevas posibilidades y ventajas económicas, qué elevación del conocimiento y de confirmaciones de la antigua ciencia, hasta hoy desechadas como increíbles, se nos prometen todavía! Nuevas tierras, nuevos mares, nuevos mundos -*aliz mundi*- surgen de una oscuridad de siglos. Portugal es hoy el custodio y el centinela de un mundo más."

Un incidente viene a turbar el grandioso empuje de Portugal hacia Oriente. El "nuevo mundo" parece logrado, las coronas y todos los tesoros de las Indias parecen garantizados al rey Juan; después del rodeo al cabo de Buena Esperanza, nadie se pondrá delante de Portugal y ninguna de las potencias europeas podrá intentar emularlo. Con toda previsión, Enrique el Navegante había conseguido cartas del Papa en las cuales se concretaba que todas las tierras, los mares, las islas que se descubrieran allende el promontorio de Bojador serán de pertenencia única de Portugal; y otros tres papas habían refrendado este "regalo" que, con un rasgo de pluma, daba a la casa de Viseo, como legal patrimonio de la corona, el Oriente todavía incógnito, con sus millones de pobladores. A Portugal, y sólo a Portugal, se destinaban todos los "mundos nuevos". Quien está en posesión de tales garantías, generalmente no siente muy vivo el apetito hacia los negocios inseguros, y por esto no estimamos tan rara como la mayoría de historiadores la han pintado *a posteriori* la actitud de Juan II, el *beatus posszdens,* al interesarse apenas en el proyecto algo confuso de un genovés desconocido que solicitaba con énfasis una flota "para buscar el Levante por el Poniente", o sea para llegar a las Indias. En el castillo de Lisboa, el Maestre Cristóbal Colón es escuchado con deferencia, sin oponerle un no rotundo. Pero se tiene muy buena memoria de que todas las expediciones hacia las legendarias Antillas y hacia el Brasil, que han de hallarse al Occidente, entre Europa y la India, han sido un puro fracaso hasta entonces. Y además, ¿para qué arriesgar buenos ducados portugueses en la busca un camino de la India muy inseguro, cuando después de años de penalidades se ha dado la con el camino verdadero y se está construyendo en los astilleros del Tajo la gran flota destinada a alcanzar la India rodeando el cabo?

Como pedrada en cristal cae en el palacio de Lisboa la súbita noticia de que el fanfarrón aventurero genovés ha surcado bajo pabellón español el Océano Tenebroso, y en cinco semanas ha tocado tierra en la parte occidental. Acaba de cumplirse el milagro. La mística profecía de la *Medea* de Séneca, que durante años y años movió el ánimo de los grandes viajantes, acaba de realizarse:

Venient annis
sciecula seris, quibus Oceanus

vincula rerum laxet et ingens
pateat tellus, Typhisque novos
detegat orbes, nec sit terris
Ultima Thula.

En verdad, parece que ha llegado "el tiempo en que el océano revela, tras de siglos, su secreto y aparece una tierra desconocida; cuando el piloto argonáutico descubre otros mundos y Thule ya no es el sitio más remoto de nuestra tierra". Cierto es que Colón, el "piloto argonáutico" no sospecha haber descubierto una nueva parte del mundo. Hasta el fin de su vida, el obstinado fantaseador se había encerrado en la ilusión de que ya había alcanzado el continente de Asia, y que navegando hacia el occidente de su Hispaniola podrá pisar la tierra en la desembocadura del Ganges, tras pocos días de navegación. Es esto precisamente lo que infunde un miedo mortal a los portugueses. Porque, ¿de qué le servirá a Portugal la carta del Papa concediéndole en el viaje a Oriente todas las tierras, si ahora, antes de la final embestida, en los últimos momentos, España viene a quitarle la India por el más corto camino occidental? Con esto perderían su sentido la labor de cincuenta años de Enrique, y los afanes de los cuarenta años que a su muerte siguieron. Las islas se malograrán para Portugal gracias a la loca aventura del maldito genovés. Si Portugal quiere hacer valer su preeminencia y sus derechos sobre la India, no le queda ahora más elección que tomar las armas contra el intruso.

Afortunadamente, el Papa consigue orillar el peligro que amenazaba. Portugal y España son las hijas predilectas de su corazón, por ser las únicas naciones cuyos reyes no se opusieron nunca cerrilmente a su autoridad espiritual. Han combatido contra los moros y expulsado a los infieles; por el fuego y el acero han desbaratado la herejía en sus territorios, y en ningún otro país tiene la Inquisición papal contra los moros, marranos y judíos una tan eficaz ayuda como en aquellos dos. No, sus hijas predilectas no han de tener diferencias, concluye el Papa. Y procede simplemente a dividir las todavía desconocidas esferas del mundo entre España y Portugal, y no ya considerándolas como “esferas de intereses”, según el disfrazado idioma diplomático moderno, sino partiendo entre ambos pueblos las naciones, islas, grandes territorios y mares, a título de autorizado representante de Cristo. Como si fuera una manzana, toma la esfera del mundo y la divide en dos panes con el cuchillo de la bula del 4 de mayo de 1493. La línea de este corte atraviesa a cien leguas de las islas de Cabo Verde. Lo que queda al occidente de esta línea de tierras no descubiertas pertenecerá a su querida hija España, y lo que queda al este, a su querido hijo Portugal. Ambos se declaran conformes y agradecidos por el hermoso regalo. Pero no tarda Portugal en sentir cierta inquietud, y solicita que la línea fronteriza venga un poco más hacia el Occidente. Puntualizase todo esto en el Tratado de Tordesillas - 7 de junio de 1494-, que fija la línea fronteriza a doscientas treinta leguas más hacia Occidente, con lo cual los portugueses ganarán un día el Brasil, no descubierto aún en aquella fecha.

Por grotesca que a primera vista pueda parecer una generosidad que divide entre dos únicas naciones casi la totalidad del mundo, sin acordarse de las otras, hemos de admitir en esta solución pacífica uno de los escasos actos razonables de la Historia, con el cual se resuelve un conflicto no por la violencia, sino por medio de un pacífico acuerdo. Quedaba prácticamente conjurada, durante años y decenios, toda guerra colonial entre Portugal y España gracias al Tratado de Tordesillas, aunque, desde un principio, la solución sólo pudiera ser provisional. Porque cuando se corta una manzana no se sabe lo que queda en el interior de cada parte, más allá de la línea del corte. ¿Dentro de cuál de las dos mitades se encuentran las apetecidas, las tan ricas islas de las especias? ¿Al este o al oeste del corte, en el otro hemisferio? De momento no pueden adelantarlo ni el Papa ni los eruditos, porque nadie ha medido aún la redondez de la Tierra, y la Iglesia, por su parte, de ningún modo quiere reconocer públicamente la forma esférica del cosmos. De todas maneras, bastante tienen que hacer ambas naciones, antes de que llegue la decisión final, con zamparse las inmensas tajadas que la suerte les ha echado: la colosal América, a la pequeña España; y toda la India y el Africa, al diminuto Portugal.

La venturosa empresa de Colón levanta de pronto en Europa un verdadero pasmo. Y luego, estalla un delirio de aventuras y de ansias de descubrimiento como nunca había conocido nuestro viejo mundo. A1 buen éxito de una personalidad valerosa sigue siempre una corriente de celo y de valor en toda una generación. Todo aquel que, a lo ancho de Europa, se siente descontento de la suerte o relegado y no tiene paciencia para esperar, y los segundones, los oficiales sin inmediata ocupación los bastardos de los grandes señores y la gente de conducta turbia, perseguida por la justicia, vienen a engrosar el grupo de los que anhelan el nuevo mundo. Los príncipes, los mercaderes, los especuladores cargan con cuanto pueden en los

barcos; es forzoso ejercer la autoridad haciendo cara a los aventureros y fugitivos, prontos a sacar el cuchillo para pasar delante de los demás en la tierra del oro; así como, en su tiempo, Enrique se veía obligado a implorar el perdón de las culpas para los participantes más indispensables a la expedición, ahora acuden a los puertos aldeas enteras, y los capitanes y los patronos de barcos mercantes no saben cómo librarse del alud. Una expedición alcanza a la otra; y es que, en realidad, como si de pronto se hubiera disipado una muralla de niebla, de Norte a Sur y de Oriente a Occidente surgen por todas partes islas nuevas, territorios desconocidos; unos, como petrificados en el pasmo de los hielos, decorados otros de palmeras; en el espacio de dos, de tres decenios, el par de centenares de barcos pequeños que zarpan de Cádiz, Palos o Lisboa, descubren más mundo desconocido que antes la Humanidad entera en el transcurso de miles de años de existencia. Los anales de aquella jornada de descubrimientos serán de memoria perdurable. En 1498, Vasco de Gama, "al servicio de Dios y provecho de la corona portuguesa" como expresa con orgullo el rey Manuel, llega a la India, desembarcando en Calicut (Kozhikode); aquel mismo año, Cabot, en calidad de capitán al servicio de Inglaterra, otea Terra Nova y, con ella la costa norte de América, y a la vuelta de un año, simultáneamente y cada uno por su lado, Pinzón bajo pabellón español y Cabral bajo el portugués, descubren el Brasil, en tanto que Corterreal emula, a quinientos años de distancia, la empresa de los vikingos pisando la tierra de Labrador. En los primeros años del nuevo siglo dos expediciones portuguesas, una de ellas guiada por Américo Vespucio rozan la costa sudamericana hasta cerca del Río de la Plata. Y en 1506 los portugueses descubren Madagascar; en 1507, Mauricio; en 1509 llegan a Malaca, y en 1511 la toman por asalto, que es como tener en la mano la llave del archipiélago malayo. En 1512, Ponce de León franquea Florida; en 1513, Núñez de Balboa es el primero de los europeos que contempla desde Darien el océano Pacífico. En adelante ya no hay mares desconocidos para la Humanidad. En el corto espacio de cien años la navegación se ha superado en sus actividades no ya como cien veces, sino como mil. Mientras en 1418, a las órdenes de Enrique, ya se vio con asombro la llegada a Madera de las primeras barcas, en el año 1518 unos barcos portugueses llegan -compárense las distancias en el mapa - a Cantón y a tierra japonesa; un viaje a las Indias se considerará pronto empresa muy por debajo de la que significaba antaño el viaje hasta cabo Bojador. A este paso, la figura del mundo se transformara y se ampliará de año en año, de un mes a otro. Los grabadores mapas y los cosmógrafos ocupan día y noche sus mesas de trabajo en los talleres de Augsburgo y no pueden dar abasto a los numerosos encargos. Les arrebatan el grabado de las manos, todavía húmedo y sin colorear; y tampoco bastan al afán de noticias del mundus novis los informes de viajes y los atlas con que los impresores acuden a las ferias de libros. Pero apenas los cosmógrafos han grabado sus mapas mundiales pulcra y exactamente, ajustándose a las últimas referencias, llegan ya nuevos informes y es preciso hacer el trabajo desde el principio, pues lo que se creía isla ha resultado ser continente. Hay que trazar otros ríos, costas y montes, y así, los grabadores tienen que empezar otro mapa, rectificado y ampliado, no bien han terminado el nuevo. Nunca, ni antes ni después, la Geografía, la Cosmografía y la Cartografía han llegado a un ritmo tan acelerado, tan arrollador, como en aquellos cincuenta años progresivos, durante los cuales se fijaban la forma y la extensión de la Tierra por primera vez desde que los hombres viven, respiran y piensan, y ellos mismos aprendían a conocer el planeta en el cual, desde el principio de los tiempos, son llevados por el espacio. Y todo ello en una generación. Soportaban sus navegantes toda clase de peligros en beneficio de la posteridad, franqueaban sus conquistadores todos los caminos, y resolvían sus héroes todos o casi todos los propósitos. Un solo hecho quedaba por cumplir, el último, el de más bizarría, el más costoso: dar la vuelta a toda la Tierra en un buque, y en este único viaje medir Y probar con toda evidencia la forma redonda de nuestra tierra, contra todos los cosmólogos y los teólogos del pasado. Y éstos serán la idea y el destino del portugués Fernão de Magelhaes, que conocemos por Magallanes.

MAGALLANES EN LAS INDIAS

Marzo 1505 junio 1512

Los primeros barcos portugueses que salían del Tajo hacia la lejanía incógnita habían servido al descubrimiento; los segundos procuraban establecer relaciones comerciales con los nuevos territorios descubiertos, en un plan pacifico. La tercera flota ya presenta en su equipo un carácter guerrero. Este triple ritmo caracterizará toda la época colonizadora que empezaba en 25 de marzo de 1505. Durante siglos se repetirá el mismo proceso: primero se erigirá la factoría; luego, la fortificación para su pretendido amparo. A1 principio se negociará pacíficamente con los dominados indígenas; después, así que se disponga de un

numero suficiente de soldados, se les tomarán las tierras y, con ellas, toda la mercancía. Diez años han pasado apenas y Portugal, en medio de sus nacientes prosperidades, ya no se acuerda de que su única ambición era tener una modesta participación en el comercio de las especias de Oriente. Los buenos propósitos se desvanecen muy pronto en la bienandanza; desde el día que Vasco de Gama entra en las Indias, siente Portugal el prurito de echar fuera a las demás naciones. Considera el Africa, las Indias y el Brasil como un coto particular. En lo sucesivo, desde Gibraltar a Singapur y a la China, ningún barco cortará los mares ni se atreverá nadie al tráfico en todo el hemisferio si no pertenecen a la nación más pequeña de la pequeña Europa.

Magno espectáculo el de aquel 25 de marzo de 1505, cuando la primera flota de guerra portuguesa que ha de conquistar el nuevo Imperio –el más extenso de la Tierra -sale del puerto de Lisboa: un espectáculo sólo comparable en la Historia al de Alejandro Magno atravesando el Helesponto; también aquí el propósito es arduo, por que la flota sale asimismo para subyugar no ya a un pueblo, sino a un mundo. Veinte buques esperan con las velas tensas el mandato del rey para levar anclas; no son barcas abiertas, de pequeña dimensión, como en tiempos de Enrique, sino anchos y ponderados galeones con altos castillos a ambos extremos, poderosos barcos de vela con tres y cuatro mástiles, y tripulados por hombres aptos. A1 lado de los centenares de marineros ejercitados en la guerra, muévense a bordo no menos de mil quinientos soldados armados de punta en blanco y doscientos granaderos; hay, además, carpinteros y artesanos de toda clase, que, una vez en la India, montarán nuevas embarcaciones sobre el terreno.

Bastará una mirada para que cualquiera se dé cuenta de que una flota gigante sólo por una finalidad gigante puede ser impulsada: la toma de posesión de la tierra oriental. No en vano se ha impuesto al almirante Francisco d'Almeida el titulo de Virrey de Indias, ni es casualidad que el primer héroe y navegante de Portugal, Vasco de Gama, almirante de las aguas indicas, haya presidido el equipo de la flota. El propósito militar de Almeida no es dudoso. Almeida va a devastar todas las ciudades comerciales de Indias y del África, a instalar fortificaciones y a establecer una guarnición en todos los puntos estratégicos. Adelantándose a la que sería idea política de Inglaterra, va a hacerse fuerte en todos los puntos de salida o de paso y a bloquear, desde Gibraltar a Singapur, todos los estrechos, para cerrar el paso al tráfico comercial extranjero. El virrey tiene, además, a su cargo el aniquilamiento del poder naval del sultán de Egipto, así como el del rajá indio, y una vigilancia de todos los puestos tan severa, que ningún buque sin pasaporte portugués podrá cargar desde este año del Señor, 1505, ni, siquiera un gramo de especias. Y van de la mano esta misión militar y otra misión ideológica religiosa: la expansión del cristianismo a todas las tierras conquistadas; por esto la expedición guerrera tiene, al mismo tiempo, el ceremonial de una Cruzada. Por su propia mano confía el rey a Francisco d'Almeida, en la catedral, la nueva bandera de damasco blanco que lleva entretejida la Cruz de Cristo y ha de tremolar victoriosa sobre los territorios paganos y moriscos. De rodillas la aceptan el almirante y los mil quinientos soldados, que hacen Juramento de fidelidad a su señor en la Tierra, el rey de Portugal, después de haber confesado y comulgado para unirse con su Señor celestial, cuyo reinado han de establecer sobre aquellos países forasteros. Con solemnidad procesional atraviesan la ciudad, camino del puerto; retruena la artillería en señal de despedida, y los galeones resbalan con grandiosidad en la corriente del Tajo hacia el mar abierto que su almirante es el llamado a conquistar para Portugal hasta el otro extremo de la Tierra.

Entre los mil quinientos que prestan juramento de fidelidad ante el altar, con la mano levantada, hay también de rodillas un hombre de veinticuatro años, hasta entonces de nombre oscuro. Es Fernando de Magallanes. Poco se conoce de su pasado, a no ser que nació en 1480; ya no hay acuerdo al tratar del lugar del nacimiento: el de Sabrosa, en la provincia de Trasos Montes, que defienden los cronistas del tiempo, se ha demostrado como falso en posteriores investigaciones, por ser falsificado el testamento del cual se sacó la noticia; el más verosímil de los datos es el que sitúa a Porto su nacimiento. Tampoco se tienen más datos de su familia que el de su nobleza, y ésta de cuarto grado, la de "fidalgos de cota de armas”, ascendencia que da a Magallanes el derecho de llevar y traspasar en herencia un escudo propio y le abre las puertas de la corte real. Se supone que, siendo más joven, sirvió a la reina Leonor de Portugal como paje, sin que esto aclare nada sobre otra posición cualquiera de mayor importancia durante los años anónimos. Así, cuando el "fidalgo" entra en la flota a los veinticuatro años, no es más que un "sobresaliente" entre tantos, y uno más entre los mil quinientos hombres de guerra subalternos que comen, viven y duermen en la cámara del barco, en común con los trabajadores de a bordo y los grumetes, un "soldado desconocido" más, de los que a millares salen a la conquista del mundo en esta campaña, de los cuales muchísimos caerán, y quedarán una docena para contar la aventura, y uno sólo que se llevará la gloria imperecedera del hecho colectivo.

Magallanes es, pues, en este viaje, uno de los mil quinientos, y nada más. Buscaríamos en vano su nombre en las crónicas de la guerra de Indias, y poco más podemos asegurar honradamente de todos aquellos años, a no ser su inigualable valor como años de aprendizaje para el futuro viajero del mundo. Un sobresaliente no se escapa de manejar las velas en las tormentas y de aguantar firme al servicio de las bombas del agua, y hoy ha de formar en el asalto de una ciudad, y mañana le toca acarrear la arena para construir fortificaciones bajo un sol ardiente. Tiene que llevar a cuestas fardos de mercancías para el trueque y hacer centinela en las factorías, y pelear en tierra firme o a bordo, y ser tan diestro en el manejo de la sonda como de la espada, y saber obedecer y saber mandar. Participe de todo aprende a poner el alma en todo, y será a la vez soldado, navegante, mercader y conocedor de la gente, de las tierras, de los mares y de los astros. Ya de joven el destino le asoció a los grandes acontecimientos que determinarán el aprecio de su nación en el mundo y la estructura de la Tierra para los siglos. Por esos derroteros recibe Magallanes el auténtico bautismo de fuego en el combate naval de Cannanore -16 marzo 1506-, después de algunas escaramuzas que tuvieron más carácter de pillaje que de verdaderas batallas.

El ataque de Cannanore señala el punto decisivo en la historia de las conquistas portuguesas. El zamorín de Calicut -la actual Kozhikode- había recibido afablemente a Vasco de Gama en su primer desembarque, manifestándose dispuesto a entablar relaciones comerciales con la nación desconocida. Pero pronto tuvo que reconocer, cuando los vio volver pocos años después con una flota más grande y, bien provista que los portugueses aspiraban a un notorio derecho de dominación sobre las Indias. Con terror vieron los mercaderes indios y mahometanos la súbita aparición de un esturión voraz en medio de las carpas de su tranquilo estanque. Porque lo cierto es que aquellos forasteros se apoderan de todos los mares. Ya no hay navío que se arriesgue a salir de un puerto por miedo a los brutales piratas de nuevo cuño, y se entorpece el negocio de las especias, y las caravanas de Egipto son esperadas en vano. Hasta el Rialto de Venecia llega la aprensión de que una mano muy dura ha debido de cortar el antiguo curso de los acontecimientos. El sultán de Egipto, que ve menguar la recaudación de sus derechos, es el primero que levanta la voz, instando al Papa. Le escribe que en el caso de que los portugueses insistan en portarse como salteadores en el mar Índico, demolerá el Santo Sepulcro de Jerusalén. Pero ni el Papa ni otro emperador o rey tiene ya ninguna autoridad sobre la voluntad imperialista de Portugal. La única salida que a los perjudicados se ofrece es juntarse y dar jaque a los portugueses en Indias, antes de que sienten allí sus reales definitivamente. El zamorín de Calicut prepara el ataque ayudado secretamente por el sultán de Egipto, así como por los venecianos, que mandan bajo mano a Calicut -porque el oro pesa más que la sangre- fundidores de cañones y maestros artilleros. Con un ataque por sorpresa, la flota cristiana quedará abatida para no levantarse más.

Pero, a veces, una figura de último término, con su presencia de espíritu y su energía, da a la Historia un giro que durará siglos. Una feliz casualidad salva a los portugueses. Vaga por el mundo en aquellos tiempos un temerario aventurero italiano a quien llaman Ludovico Varthema. Ni el espíritu de lucro ni vanidad alguna mueve al joven aventurero, sino el gusto de vagabundear que lleva en la sangre. Este vago por naturaleza confiesa sin falso recato: “Porque soy tardo en comprender y no inclinado al estudio de los libros”, se ha decidido, dice, "a ver personalmente, con mis propios ojos, los distintos lugares del mundo, pues tienen más valor los informes de un solo testimonio de vista que todo lo que se aprende de oído." El osado Varthema, el primero de los que no creen si no ven, se ha filtrado en la prohibida ciudad de la Meca -su informe queda principalmente como descripción modélica de la Kaaba- y alcanza, tras de mucho porfiar, no solamente los derroteros de Indias, Sumatra y Borneo, que ya conoció Marco Polo, sino que es, además, el primero entre los europeos -y esto influye decisivamente en la gesta de Magallanes- que alcanza las tan buscadas islas de la especiería. A la vuelta, disfrazado de monje mahometano, se entera en Calicut, por boca de dos cristianos renegados, del planeado ataque del zamorín contra los portugueses. Animado de solidaridad cristiana, corre a reunirse con los lusos, atravesando peligros de muerte, y llega, por suerte, a tiempo. Cuando en 16 de marzo de 1506 los doscientos barcos del zamorín esperan caer por sorpresa sobre los once de los portugueses, éstos ya están dispuestos a la defensa. Es el combate más rudo que hasta el día haya sostenido el virrey. Con no menos de ochenta muertos y doscientos heridos - que eran muchos en aquellas primeras guerras coloniales- han de pagar los portugueses su victoria, la cual no deja de afianzarles el dominio sobre las costas índicas.

Entre los doscientos heridos está Magallanes: es su destino, como cada vez durante esos años de vida oscura, recibir heridas y no distinciones. Pronto lo mandan a Africa al lado de otros heridos, Y aquí se pierde su rastro, porque ¿quién llevará el registro de las circunstancias de la vida y de la muerte de un simple sobresaliente? Durante cierto tiempo parece que residió en Sofala, y más tarde, no se sabe de qué

modo, debieron de llamarle para dirigir un transporte; probablemente -en este punto las crónicas no coinciden- vuelve a Lisboa en el mismo barco que llevaba a Varthema. Pero la ausencia ha ejercido su poder sobre el navegante. Portugal le saluda como a un extranjero, y su corto permiso no es más que la tregua impaciente hasta poder embarcar en la próxima flota destinada a Indias, que le vuelva a la que es propiamente su patria: la aventura.

A esta nueva flota en que Magallanes vuelve a las Indias le incumbe una misión especial. Sin duda, su ilustre compañero de viaje, Ludovico Varthema, ha informado a 1a corte de la riqueza de la ciudad de Malaca y ha dado detalles sobre las tan perseguidas islas de la especiería, que él ha visto *ipsis ocultis* el primero entre los europeos y cristianos. Gracias a sus informaciones, en la corte portuguesa entienden que la conquista de las Indias quedará incompleta y toda su riqueza malograda mientras no caiga en poder de Portugal la cámara del tesoro de todas las especias: las islas de la especiería; pero esto presupone tener en la mano las llaves que las encierra: el estrecho y la ciudad de Malaca -el actual Singapur, cuya importancia estratégica no ha pasado por alto a los ingleses-. Siguiendo la política encubierta, la flota de guerra portuguesa no se pone en camino. Es López de Sequeira, al frente de cuatro barcos, el encargado de rondar Malaca precavidamente, tantear el terreno y, por fin, introducirse bajo la máscara apacible de un mercader.

Sin incidentes dignos de notar, la pequeña flota llega a las Indias en abril de 1509. Ahora el viaje a Calicut, que diez años atrás era una gesta única, por la cual Vasco de Gama merecería ser inmortalizado en la Historia y en el poema, lo lleva a cabo cualquier capitán mercante portugués. Desde Lisboa a Mombassa y desde Mombassa a la India, son conocidos todos los escollos y todos los puertos. No hay necesidad de pilotos ni de maestros de Astronomía. Unicamente desde el 19 de agosto, al salir Sequeira del puerto de Cochín para seguir el curso hacia Oriente, surcan los barcos portugueses zonas desconocidas.

El 11 de septiembre de 1509, al cabo de tres semanas de viaje, se aproximan los barcos, los primeros de Portugal, al puerto de Malaca. Ya de lejos advierten que el valeroso Varthema no inventaba ni exageraba al decir que en aquel puerto "atracaban más barcos que en cualquier otro del mundo". Alineanse en la ancha rada, velamen contra velamen, los barcos grandes y pequeños; blancos o abigarrados, los de procedencia malaya, china y siamesa, cada grupo con sus formas características. Porque, debido a su natural situación, el *aurea chersonesus,* el estrecho de Singapur, está como destinado a ser el gran parador de Oriente. Cada nave que intenta pasar de Este a Oeste, de Norte a Sur, de las Indias a la China, de las Molucas hacia Persia, tiene que cruzar ese Gibraltar de Oriente. Truécanse en este emporio toda clase de mercancías, los clavos de especia de las Molucas y los rubíes de Ceilán; la porcelana china y el marfil de Siam; los casimires bengalinos y el sándalo de Timor; las hojas damasquinadas árabes la pimienta del Malabar y los esclavos de Borneo. Todas las razas con los colores diversos de sus pieles y hablando todos los idiomas, hormiguean babilónicamente en este emporio del comercio oriental, y se elevan, poderosos, en medio de él, por encima de la confusión de maderas de las casas bajas, un palacio refulgente y una mezquita de piedra.

Admirados contemplan los portugueses desde sus naves la poderosa ciudad, codiciosos de aquella joya oriental que resplandece clara bajo el sol deslumbrante, destinada a adornar, como la más bella piedra preciosa, la corona de Portugal, señora de Indias. Admirado y, a la vez, intranquilo, contempla también desde su palacio el príncipe malayo los barcos extranjeros, que son una amenaza. ¡Allí están los bandidos, los malditos herejes, que han dado por fin con la ruta de Malaca! Ya desde hace tiempo se viene propagando en una extensión de millas la noticia de las batallas y las degollinas de Almeida y de Albuquerque; bien saben en Malaca que aquellos terribles portugueses no vienen, como los patronos siameses y japoneses en sus barcazas, con el único objeto de trocar mercancías; los portugueses aguardan pérfidamente la ocasión para asentar, por fin, su dominio y saquearlo todo. Lo más prudente sería no permitir la entrada del puerto a aquellos cuatro barcos; luego que el invasor logra poner pie en el umbral, ya es demasiado tarde. Pero el sultán tiene también noticias fidedignas sobre la eficacia de aquellos pesados cañones que amenazan con su negra boca silenciosa desde los castillos de la flota portuguesa, sabe que los bandidos blancos luchan como demonios y no hay resistencia que valga contra ellos. Lo mejor sería devolver engaño por engaño, falsa amistad con hospitalidad fingida, y antes de que ellos muevan el brazo para atacar, echárseles encima y dar a punto el golpe mortal.

Por eso el sultán de Malaca recibe a los emisarios de Sequeira y corresponde a sus presentes con forzada gratitud. Les transmite su más cordial bienvenida y su deseo de que puedan concertar a su gusto los negocios que les convenga. Dentro de pocos días les habrán procurado pimienta y otras especias con tal profusión que colmarán los barcos. Invita amablemente a los capitanes a comer en su palacio, y aunque esta

invitación, por las razones íntimas que se quiera, no es aceptada, la tripulación corre y goza a sus anchas por la hospitalaria ciudad forastera. Diversión, tierra firme bajo los pies, mujeres complacientes: todo los invita. ¡Poder respirar otro aire que el de las cámaras fétidas o el de las infectas aldeanas, donde los puercos y las aves de corral viven en común con las desnudas bestias humanas!... Platican los felices marineros en las casas de té, compran a su capricho en los mercados, regodéanse con las bebidas y los frutos recién cogidos; en ningún otro sitio han sido recibidos tan cordialmente, tan familiarmente, desde que salieron de Lisboa. Centenares de malayos reman en sus botes pequeños y veloces, cargados de provisiones de boca, y rodean los barcos portugueses, trepan, ágiles como monos, por los cables, y los forasteros se quedan boquiabiertos ante cosas nunca vistas; se ha desplegado un festivo trueque de materias; y con disgusto se entera la tripulación de que el sultán ya tiene a punto el cargamento prometido y ha dado instrucciones a Sequeira para que mande los botes a la playa a la mañana siguiente y tenga cargado antes de la puesta del sol todo lo concertado.

Sequeira, contento por la rápida obtención de los preciados géneros, manda, en efecto, a la ribera todos los botes de que dispone la flota, con numerosa tripulación. Y él, como buen hidalgo portugués, estimándose superior al tráfico, permanece a bordo haciendo una partida de ajedrez con un camarada, la más juiciosa ocupación en el aburrimiento de un día bochornoso a bordo. Los otros tres barcos están también quietos, amodorrados. Pero una circunstancia alarmante llama la atención de García De Susa, el capitán de la pequeña carabela que sigue a las otras cuatro naves. El capitán ha notado que el número de los botes malayos crece por momentos alrededor de los cuatro barcos casi abandonados y que, con el pretexto de subir mercancías a bordo, son cada vez más los muchachos desnudos que trepan por las cuerdas. Llega a sospechar el capitán de la carabela si tal vez el amable sultán está preparando un ataque por sorpresa.

Afortunadamente, la pequeña carabela no ha mandado su bote a la playa con los demás. De Susa encomienda a su hombre de confianza que salga enseguida a remo hacia el barco almirante para poner alerta al capitán. El hombre de confianza a quien da el encargo no es otro que el sobresaliente Magallanes. Rema a golpes frecuentes y enérgicos. Encuentra al capitán Sequeira jugando tranquilamente al ajedrez; ve con disgusto, a la espalda de los dos jugadores, un grupo de malayos, al parecer curiosos, pero con el cris al cinto siempre a punto. El hombre susurra disimuladamente la advertencia a Sequeira. Éste no pierde la presencia de espíritu y sigue jugando para no despertar sospechas. Pero ordena a un marinero que se ponga alerta en la gavia, y desde este momento, sin dejar el juego, no quita una mano de la espada.

La alarma de Magallanes llegaba a tiempo. Casi en el mismo instante se levantaba por encima del palacio del sultán una columna de humo, la señal convenida para atacar a un tiempo a bordo y en tierra. El marinero que otea desde la gavia es oportuno en dar la alarma. Instantáneamente, Sequeira da un salto y rechaza a un lado a los malayos, sin darles tiempo de atacar. Suena la señal de alarma y la tripulación se reúne a bordo; en todos los barcos los malayos son acorralados, y ya es en vano que se acerquen por todos lados en sus botes, armados y dispuestos a atacar la flota. Sequeira ha ganado tiempo para levar anclas, y ya retumban los cañones con poderosas salvas. Gracias a la vigilancia de Susa y a la prontitud de Magallanes, el golpe ha fracasado.

Peor les va a los infelices que confiadamente han desembarcado, una porción de desprevenidos que andan esparcidos por la ciudad, contra millares de astutos enemigos. Son pocos los portugueses que logran escapar de la muerte huyendo hacia la playa, y aun éstos lo pasan mal: los malayos ya se han apoderado de los botes, con los que se les hace imposible la vuelta a bordo. Caen los portugueses uno tras otro bajo el poder del número. Uno solo, el más valiente, logra escapar de la muerte, el amigo fraternal de Magallanes, Francisco Serráo. Ya le rodean, ya le hieren y parece perdido cuando aparece Magallanes remando en su bote, con otro soldado, sin miedo y dispuesto a exponer la vida por su amigo. Un par de golpes decididos bastan para quitarlo de las manos de los que le agredían, y lo pone a salvo en su barca. La flota portuguesa perdió en aquel ataque más de una tercera parte de sus hombres. Pero Magallanes ganó en él, por segunda vez, un amigo cuyo afecto paternal y cuya confianza serán decisivos para sus acciones venideras.

Es la primera vez que se dibuja en la figura, todavía borrosa, de Magallanes un trazo característico de personalidad. No hay nada patético en su naturaleza, nada de chocante en su porte; se comprende que los cronistas de la guerra de Indias lo pasaran por alto durante mucho tiempo. Porque Magallanes fue toda su vida uno de esos hombres que no son notados. No sabía hacerse valer ni querer. Pero en cuanto se le proponía una tarea, y mejor si se la proponía él mismo, este hombre oscuro que queda en último término actúa con una prudencia y un valor generosos que admiran. No es, en cambio, de los que saben sacar

partido o adornarse con lo llevado a cabo; quedo y paciente, vuelve a ocupar su sitio en último término. Sabe callar, sabe esperar, como si presintiera que para la tarea que le toca cumplir, el destino le reserva todavía largos años de experiencia y de prueba. Poco después de haber vivido con Cannanore una de las victorias más brillantes de la flota portuguesa, y en Malaca una de sus más duras derrotas, le es destinado en su áspera carrera de navegante un accidente que ha de templarle el ánimo: un naufragio.

Magallanes acababa de ser designado para acompañar, en su viaje de regreso, un galeón de especias que hacía el transporte regular. El galeón topó con el banco llamado de Padua. Nadie perece en el accidente, pero el galeón se rompe en cien pedazos contra el arrecife de corales, y como los pocos botes no bastan para el salvamento de toda la tripulación, una parte de los navegantes ha de quedar atrás. La pretensión del capitán, los oficiales y los nobles de tener preferencia en el salvamento exaspera a los grumetes y a los marineros. La disputa se hacía amenazadora, cuando sale de entre los nobles Magallanes, dispuesto a permanecer atrás con los marinos, a condición de que los "capitanes e hidalgos" empeñen su honor en que, una vez ganada tierra, volverán con una nueva embarcación para recoger a todos. Esta actitud decidida parece haber atraído por primera vez la atención del alto mando sobre el "soldado desconocido", pues poco tiempo después, en octubre de 1510, cuando Albuquerque, el nuevo virrey, pide consejo a los "capitanes del rey" de cómo emprender el sitio de Goa, uno de los consultados es Magallanes. Con esto, al cabo de cinco años de servicio, el sobresaliente, el soldado raso y simple marinero parece por fin ser elevado a la categoría de oficial, y como tal formará parte de la flota de Albuquerque destinada a vengar la ignominiosa derrota que Sequeira había sufrido en Malaca. Así es como, dos años más tarde, vemos a Magallanes con rumbo al Lejano Oriente, al *aurea chersonesua*. Diecinueve amenazadores barcos, formando una selecta flota de guerra, están alineados en julio de 1511 ante el puerto de Malaca y rompen una áspera lucha contra el anfitrión desleal. Pasan seis semanas antes de que Albuquerque logre vencer la resistencia del sultán. Y entonces cae bajo las manos de los saqueadores un botín como no lo habían cobrado nunca en las benditas Indias; con la conquista de Malaca, Portugal tiene en el puño todo el mundo de Oriente. Por fin se ha cortado para siempre la arteria del tráfico mahometano, que se desangrará en pocas semanas. Todos los mares, desde Gibraltar -las Columnas de Hércules- hasta el estrecho de Singapur, el *aurea chersonesus*, son ahora un solo océano portugués. El resonar de este golpe, el más decisivo que en todos los tiempos haya recibido el Islam, se oye a lo lejos hasta China y el Japón, y el eco lo devuelve jubiloso a Europa. Ante los fieles congregados, el Papa da las gracias públicamente y levanta sus preces por el hecho magnifico de los portugueses al poner en manos de la Cristiandad la mitad de la Tierra. Roma asiste al espectáculo de un triunfo como no había visto el *caput mundi* desde el tiempo de los Césares. Una embajada presidida por Tristáo da Cunha trae el botín de guerra de la India conquistada: preciosos caballos embridados, leopardos y panteras; pero la pieza principal, y la que más llama la atención, es un elefante que forma parte del cargamento de la flota portuguesa y que ahora, levantando gritos de júbilo en la multitud, se arrodilla tres veces ante el Padre Santo.

Pero el triunfo no llega a calmar el desenfrenado prurito de expansión de Portugal. Nunca se ha visto en la Historia que un vencedor se vea saciado en la victoria, por grande que ésta sea. Malaca no es más que la llave del tesoro de la especiería: ahora que la tienen en la mano, los portugueses se disponen a acercarse a él y apoderarse de las fabulosas islas de las especias; archipiélago de la Sonda, las islas de Amboina, Banda, Ternate y Tidore. Se arman tres naves al mando de Antonio d'Abreu, y algunos de los cronistas de la época citan también el nombre de Magallanes entre los participantes de aquella expedición al entonces más lejano extremo de la Tierra por Oriente. Pero, en realidad, la jornada índica de Magallanes en aquellos momentos ha tocado a su término.

“Basta -le dice el destino-. Ya has visto bastante en Oriente, ya lo has vivido bastante. Sigue otros derroteros, los tuyos.” Aquellas fabulosas islas de las especias con que soñara toda su vida y que ve desde ahora con la mirada interior fascinada, nunca las ha podido ver Magallanes por sus propios ojos. Jamás le fue concedido poner la planta en ese El dorado; quedarán para él reducidas a un sueño, un sueño creador. Pero, gracias a la amistad de Francisco Serráo, estas islas nunca vistas le son familiares como si hubiera vivido en ellas, y la singular robinsonada de su amigo le anima a emprender la más grande y osada aventura de su tiempo.

Esta insigne aventura personal de Francisco Serráo, tan decisiva para Magallanes en su futura vuelta al mundo, representa una benéfica distensión en medio de la crónica sangrienta de las batallas y las degollinas portuguesas; entre tantos renombrados capitanes, la figura del hombre modesto merece una atención especial. Después que se hubo despedido cordialmente en Malaca de su entrañable amigo Magallanes, que

iba de vuelta al hogar, Francisco Serráo se dirige con los capitanes de las otras dos naves a las legendarias islas de las especias. Sin esfuerzo ni incidente de notar alcanzan la ribera lozana, donde son recibidos con afabilidad sorprendente. Porque en aquellas orillas apartadas los mahometanos no son exigentes en cultura ni de espíritu bélico; viven en estado natural, desnudos y pacíficos, ignorantes de lo que sea el dinero y sin grandes ambiciones. Por un par de cascabeles o de brazaletes, los ingenuos isleños transportan grandes fardos de clavos de especia, y como en las dos primeras islas, Banda y Amboina, los barcos de los portugueses quedan ya colmados hasta los bordes, el almirante D'Abreu decide no visitar las islas restantes y volver a Malaca sin tardanza.

Tal vez la codicia haya cargado demasiado los barcos; lo cierto es que uno de ellos, y precisamente el que manda Francisco Serráo, da contra un escollo, y solamente las vidas humanas se salvan del naufragio. Van errantes por la playa desconocida, y cuando ya los amenazaba un ocaso que hubiera sido el de sus penas, Serráo consigue, con un golpe de astucia, apoderarse de un barco de piratas, en el cual hacen rumbo de nuevo a Amboina. Con la misma afabilidad que cuando habían abordado, como grandes señores recibe el jefe a los que acuden ahora a refugiarse en sus playas y les brinda acogimiento con la más perfecta generosidad. Con tal amor, veneración y magnificencia fueron recibidos y hospedados, que les parecía, en medio de su dicha y gratitud, un caso increíble.

Parece que el más elemental deber militar dictaría al capitán Francisco Serráo, no bien repuestos los ánimos, la inmediata partida en una de las barcazas que continuamente se dirigen a Malaca, a fin de entrevistarse con su almirante, y después, ya de vuelta a Portugal, poner enseguida sus armas a disposición del rey, al cual le atan los vínculos del juramento y del sueldo que de él recibe.

Pero el país paradisíaco, el clima cálido y balsámico corroen pérfidamente en Francisco Serráo el sentimiento de la disciplina militar. Y, de pronto, le resulta del todo indiferente que haya dondequiera, a muchas millas, en cierto palacio de Lisboa, un rey que tache su nombre, refunfuñando, de la lista de capitanes o pensionados. Está convencido de que bastante ha hecho por amor a Portugal y de que ha expuesto su piel por la patria con frecuencia. Hora sería de que él, Francisco Serráo, pudiera por fin empezar a vivir, sin más ansias ni incomodidades, la vida de ese Francisco Serráo, con la misma plenitud que gozan de la suya todos los pobladores desnudos y, sin cuidado de aquellas benditas islas. Que los otros marineros y capitanes continúen enhorabuena arando el mar y comprando con sangre y sudor la pimienta y la canela para unos trujamanes forasteros; que vayan corriendo riesgos y batallas como unos bobos leales, sólo para que la Alfanda de Lisboa pueda atesorar más tributos en sus arcas. Él, personalmente, Francisco Serráo, de ahora en adelante ex capitán de la flota portuguesa, ya está saciado de guerras y de aventura y de negocio de especias. Sin más ceremonia, el valiente capitán renuncia al mundo heroico y pasa al mundo idílico, dispuesto a vivir en lo sucesivo de incógnito, al modo primitivo y magníficamente perezoso de aquella amable gentecilla. Tampoco le da mucho trabajo el alto honor de gran visir con que el rey de Ternate le distingue: sólo una vez, en una guerrilla que sostiene su señor, es llamado a ejercer de consejero militar y se lo recompensan, dándole posesión de una casa con sus esclavos y servidores, a más de una esposa bonita y morena, de la cual cosecha dos o tres niños de un color moreno claro.

Años y años permanece Francisco Serráo, como otro Ulises que ha olvidado su Itaca, en los brazos de la morena Calipso, y ni el mismo Angel de la Ambición sería capaz de sacarle de aquel paraíso del *dolce farniente.* Nueve años, hasta su muerte, pasó aquel Robinsón voluntario, aquel desertor de la cultura, en las islas de la Sonda, no precisamente el más heroico entre los conquistadores y capitanes de la jornada heroica de Portugal, pero sí, acaso, el más prudente y también el más dichoso.

La huida romántica de Francisco Serráo no parece, a primera vista, tener relación alguna con la vida y las tareas de Magallanes. Pero, en realidad, el epicúreo renunciamiento de aquel capitán sin lustre ejerció la más decisiva influencia en la forma de vida de Magallanes y de rechazo, en el curso histórico del descubrimiento del mundo. Porque, a través de la inmensa distancia en el espacio, los dos entrañables amigos se comunican continuamente. Cada vez que se le presenta la ocasión de mandar desde su isla un emisario a Malaca, y de allí a Portugal, Serráo escribe a Magallanes detalladas cartas, ponderándole con entusiasmo la opulencia y la hospitalidad de su nuevo hogar.

Le escribe literalmente: “Aquí he hallado un nuevo mundo más rico y más grande que el de Vasco de Gama”: Y, prisionero del encanto de los trópicos, insta al amigo para que, abandonando de una vez la ingrata Europa y a ínfima retribución que se da a sus servicios, se apresure a imitar su ejemplo. Es casi

indudable que fue Francisco Serráo quien dio a Magallanes la idea de buscar las islas según la orientación de Cristóbal Colón, desde el Oeste, preferible a la de Vasco de Gama.

Ignoramos hasta dónde llegaron las confidencias de los dos amigos, pero algo concretarían, cuando, después de la muerte de Serráo, se encontró entre sus papeles una carta de Magallanes en la que éste promete confidencialmente al amigo que irá pronto a Ternate, "sino desde Portugal, por otro derrotero". Y la idea que alimentó Magallanes toda su vida fue precisamente concretar este otro camino.

Su idea fija, un par de cicatrices en la piel atezada y un esclavo comprado en Malaca son las tres únicas cosas que trae Magallanes a su vuelta, después de los siete años en el frente de las Indias. Tanto él como todos los soldados que allí se batieron han de ver con singular asombro, tal vez con una cierta indignación, al desembarcar por fin en la Lisboa del año 1512, una ciudad nueva, un Portugal que no es el que dejaron siete años atrás. Ya al entrar en Belem comienza su asombro. Donde había aquella iglesia pequeña y baja en que Vasco de Gama recibió un día la bendición, antes de emprender su ruta, se levanta, por fin terminada, la catedral sólida y magnífica, primera muestra visible de la enorme riqueza que con las especias índicas ha entrado en su patria. Dondequiera que se vuelvan, los ojos caen sobre algo nuevo. En el río, ayer apenas surcado, se tocan unas velas con otras; en los astilleros de la orilla martillean los operarios que se ocupan en la apresurada construcción de flotas más capaces. Tremolan flámulas y velas en los barcos nacionales y forasteros, apretados en el puerto; desborda la rada de mercancías, que colman asimismo los almacenes; y millares de personas circulan por las calles, rompiéndose su murmullo y sus pasos en las paredes de los magnos palacios recién construidos. En las factorías, en las casas de Cambio y en los cuchitriles de los corredores cunde un torbellino babilónico de todas las lenguas. Gracias a la explotación de las Indias, Lisboa se ha convertido, en diez años, de ciudad pequeña, en emporio, en ciudad de lujo. Las damas de la nobleza, en carroza abierta, exhiben sus perlas índicas; un numeroso enjambre de cortesanos escarcea por el castillo, luciendo sus atavíos, y el que vuelve de nuevo a la patria ha de reconocer que la sangre que han derramado él y sus camaradas en las Indias, por misterios de la química se ha convertido en oro. Mientras ellos luchaban, padecían, conocían las privaciones y daban la sangre bajo el sol implacable del Sur, Lisboa se convertía, gracias a sus gestas, en la heredera de Alejandría y de Venecia, y Manuel, el "Afortunado", llegaba a ser el monarca más rico de Europa. Su patria se ha transformado en todo, y todos viven en el mundo viejo más ricos, más ufanos, más pródigos y dados a los placeres como si las especias conquistadas y el oro ganado hubieran embriagado los sentidos. Só1o él vuelve a una patria donde nadie lo espera ni le demuestra gratitud. Pasa como un forastero, sin recibir de nadie un saludo. Así entra en su patria el "soldado desconocido", el portugués Fernando de Magallanes.

MAGALLANES SE EMANCIPA

Junio 1512-octubre 1517

Las épocas heroicas no son ni fueron nunca sentimentales, y muy pobre correspondencia obtuvieron de sus reyes aquellos esforzados conquistadores que ganaron mundos para España o para Portugal. Colón vuelve a Sevilla encadenado; Cortés cae en desgracia; Pizarro es asesinado; Núñez de Balboa, el descubridor del Mar del Sur, muere decapitado; Camoens, paladin y poeta de Portugal, calumniado por miserables funcionarios provinciales, pasa meses y años, como su gran colega Cervantes, en una prisión no mucho mejor que un estercolero. ¡Enorme ingratitud de la jornada de descubrimientos! Desamparados, invadidos de piojos, vagan por las callejas de Cádiz y de Sevilla, como mendigos o contrahechos, los mismos marineros y soldados que hicieron presa en las joyas de Moctezuma y en las cámaras del oro de los Incas para engrosar el tesoro de la Corona de España. Pocos son los que perdonó la muerte más allá en las colonias, y los supervivientes vagan ahora sin gloria vueltos a su patria. ¿Qué pueden importarles los actos de aquellos héroes innominados a los cortesanos que nunca dejaron el palacio donde se hallan seguros al amor de las riquezas conquistadas con tales luchas? Ellos, los abejones del palacio, son promovidos a los cargos de adelantados y gobernadores de las nuevas provincias, y amontonan el oro y, temiendo por él, apartan a un lado a los luchadores coloniales -los oficiales del frente de aquel tiempo- cuando cometen la locura de volver agotados a sus tares al cabo de años de abnegación. El haber tomado parte en los combates de Cannanore, de Malaca y en tantos otros; el haberse jugado una docena de veces la vida y la salud por el honor de Portugal, no da al repatriado Magallanes ni la más mínima opción a un cargo digno, a algo que asegure su existencia. Sólo a la casual circunstancia de su ascendencia noble y a que anteriormente había pertenecido a la casa del rey -*criaçao do rey*- ha de agradecer que lo incluyan en la lista de los que reciben

pensiones, o más bien limosnas, y esto en la categoría inferior, o sea *moço fidalgo,* con la miseria de mil reis mensuales. Sólo al cabo de un mes, y probablemente no sin dificultades, le es concedido un pequeño ascenso a *fidalgo escudeiro,* con mil ochocientos cincuenta reis -o, según otra noticia, a la jerarquía de *cavaleiro fidalgo,* con mil doscientos cincuenta-. De todos modos, sea cual fuere el más ajustado de esos títulos, ninguno importaba gran cosa, ya que ninguno de ellos obliga o da derecho a Magallanes para nada más que holgar de antecámara en antecámara. Un hombre de honor y de ambiciones no se contenta durante mucho tiempo con una pensión mendicante como ésta. No es de extrañar que Magallanes aproveche, si no la mejor, la primera ocasión para alistarse de nuevo en el servicio militar, donde pueda poner en valor su actividad y sus cualidades.

Ha de esperar cosa de un año, pero llega el verano de 1513, y no bien el rey Manuel ha aprestado la gran expedición militar contra Marruecos, para acogotar, por fin, a los piratas moros, el luchador de Indias se da prisa a incorporarse, corazonada que sólo se explica como desquite de su forzada inactividad. Porque no será en una guerra en tierra firme donde Magallanes (que casi siempre ha servido en la marina y se ha revelado durante siete años expertísimo navegante) pueda hacer gala de las dotes que le son propias. En medio de la gran Armada que se dirige a Azamor no pasa, una vez más, de oficial sin categoría, de subalterno sin independencia en el mando. Una vez más, como en Indias, su nombre no figura en primer término en ningún informe, aunque su persona, lo mismo que en los combates de Indias, esté siempre en primer término en el peligro. También esta vez -y es la tercera- Magallanes sufre una herida en un cuerpo a cuerpo: una lanzada en la rodilla, que interesa al nervio y le deja la pierna entorpecida para siempre.

En el servicio del frente, un hombre que cojea impedido de andar aprisa y de montar a caballo, no sirve para gran cosa. A Magallanes se le presentaba ahora una cómoda oportunidad para dejar Africa y exigir, como herido, una crecida pensión. Pero vuelve a abrazarse al ejército, a la guerra, al peligro, que son su elemento. E1 herido es designado, junto con otro oficial, para el cargo de oficial de presas - *quadrileiro das preses*- y administra la enorme cantidad de caballos y ganadería tomados a los moros. A raíz de este cargo, Magallanes se halla envuelto en un ingrato incidente; una noche desaparecen de los gigantescos apriscos algunas docenas de carneros y se extiende el malévolo rumor de que Magallanes y su camarada han revendido secretamente a los moros una parte de las presas, o bien han facilitado con su negligencia que las sacaran de sus majadas al amparo de la oscuridad. Por singular coincidencia, esta miserable sospecha de infidelidad en perjuicio del Estado es la misma con que los empleados de las colonias portuguesas, unos decenios más tare, denigrarán a otro hombre famoso: el poeta Camoens. El honor de entrambos, que tuvieron cien facilidades para enriquecerse en el saqueo durante sus años de Indias y volvieron pobres, será manchado con las mismas injuriosas sospechas.

Pero, afortunadamente, Magallanes es de más fuerte madera que el blando Camoens. No se le ocurre que aquella clase de criaturas hayan de llamarle a juicio y dejarle consumir durante meses en las prisiones, como a Camoens. No vuelve la espalda a sus contrarios, como lo hiciera el suave autor de Os *Lusíadas,* sino que, apenas extendido el rumor y antes de que nadie se atreviera a acusarle públicamente, deja el ejército y se presenta en Portugal para pedir explicaciones.

La prueba de que Magallanes no se sentía culpable en lo más mínimo de los turbios actos que le imputaban es que, llegado a Lisboa, reclama audiencia del rey, pero no para defenderse, antes al contrario, para exigir por fin, plenamente satisfecho de la obligación cumplida, una ocupación más digna y mejor paga. De nuevo ha perdido otros dos años, de nuevo ha recibido en franca lucha una herida que casi le deja inútil. Pero es mal acogido; el rey Manuel no da tiempo al enérgico acreedor para exponer sus pretensiones. Ya enterado por el alto mando de Africa de que el intratable capitán, obrando a su antojo, sin pedir autorización, había abandonado el ejército de Marruecos, el rey trata al benemérito oficial herido como a un vulgar desertor. No queriendo oír nada más, ordena sin rodeos a Magallanes que vuelva a Africa para ocupar inmediatamente su sitio, y se ponga, ante todo, a la disposición del superior. Magallanes ha de callar por disciplina. Se embarca para Azamor en la primera nave. Huelga decir que, una vez allí, ya no se habla de pública investigación, ni se atreve nadie a acusar al digno soldado, y apoyado por la declaración expresa del alto mando de que ha salido del ejército con honor y provisto de todos los documentos que atestiguan su inocencia y sus merecimientos, Magallanes vuelve a Lisboa por segunda vez, ya se puede suponer con qué exasperación de ánimo. En vez de distinciones han caído sobre él sospechas; en vez de recompensas, cicatrices. Bastante ha callado y se ha mantenido en último término. Ahora, a los treinta y cinco años de edad, la fatiga no le permite ya implorar su derecho como si fuera una limosna.

La prudencia debió aconsejar a Magallanes en aquel caso dejar para más adelante el insistir cerca del rey Manuel. Sería mejor pasar una temporada quietamente granjeándose relaciones y amistades en las esferas cortesanas, no escatimando su presencia ni las lisonjas. Pero la habilidad y la flexibilidad nunca se avinieron con Magallanes. Por poco que sepamos de él, basta para cerciorarnos de que aquel hombre tostado, pequeño, borroso y reservado no poseyó ni un gramo siquiera del don de gentes. El rey, no se sabe por qué, le tuvo inquina toda la vida *-sempre teve hum entejo-* y aun su inseparable Pigafetta ha da confesar que los oficiales lo odiaban sinceramente *-li capitani sui lo odiavano-*. "Todo era aspereza a su alrededor", como dice la Raquel de Kleist. No sabía sonreír ni ser amable ni complaciente, como tampoco dar cuerpo a sus ideas en la conversación. Nada afable ni comunicativo, siempre envuelto en una nube misteriosa, el solitario eterno debía crear a su alrededor una atmósfera glacial, de incomodidad y de recelo, pues pocos llegaron a tratarle y ninguno conoció su intimo sentir. Instintivamente, sus camaradas barruntaban en su callado alejamiento una ambición de índole oscura que se les hacía más sospechosa que la de los cazadores de ocasiones, los cuales, abiertamente, sin rubor y con vehemencia, se lanzaban sobre las tajadas. Algo quedaba continuamente oculto tras de sus ojillos hundidos y duros, tras de su boca emboscada: un secreto que no descubría a nadie; un hombre que guarda un secreto y tiene la fuerza de oprimirlo años enteros tras de los dientes, se hará extraño a unos y a otros. Magallanes, desde los abismos de su ser, fue siempre creándose alrededor la oposición. No era fácil estar con él y por él; quizás era más difícil aún, para el trágico solitario, estar tan solo consigo mismo.

También esta vez el *fidallo escudeiro* Fernando de Magallanes se presenta solo, sin protector ni abogado, a la audiencia del rey, escogiendo el peor de los caminos para la corte: el camino recto y sincero. El rey Manuel lo recibe en la misma sala, tal vez desde el mismo trono donde su antecesor Juan II había despachado a Cristóbal Colón; y en el mismo sitio se reproduce una misma escena histórica. Porque el hombrecillo de anchos hombros de campesino, de ademán rudo, con su barba negra; el portugués de *ojos* emboscados y hundidos que ahora se inclina ante su soberano, y a quien éste despedirá con el mismo desdén, no desmerece en los propósitos de aquel genovés llegado de fuera; y tal vez en decisión y en experiencia sea Magallanes superior a Colón, su famoso antecesor. No hubo, de aquella hora del destino, otro testigo que el rey; pero, a través de las descripciones coincidentes de los cronistas de la época, nos parece estar en la sala del trono, salvando la distancia de siglos. Magallanes, cojeando de su pierna maltrecha, se acerca al rey y, con una inclinación, le tiende los documentos que prueban en forma incontrovertible lo injusto de las maliciosas acusaciones. Inmediatamente después de presentadas esas pruebas hace al rey el primer ruego; que, en atención a su última herida, que le hace inútil para la guerra, le sea aumentado su sueldo mensual, *su moradia*, en medio *crusado* -aproximadamente, un chelín inglés de nuestros días-. Es un aumento insignificante, ridículo, el que reclama, y no parece propia del hombre orgulloso, recio y con ambiciones, esta petición, con la rodilla hincada. Y es que a Magallanes poco le importa, naturalmente, la pieza de plata de medio *crusado;* lo que le importa es su categoría, su honor. Allá en la corte, el importe de la *moradaa*, de la pensión, entre los cortesanos celosos unos de otros, que se apartan a codazos, representa el grado que ocupa cada noble en la casa real. Magallanes, con sus treinta y cinco años, veterano de las guerras de Indias y de Marruecos, no quiere permanecer más tiempo a la retaguardia de aquellos muchachos a quienes apunta el bozo, que aguantan el plato al rey o abren la portezuela de su coche. Nunca el orgullo le ha movido a dar empujones a nadie, pero si le veda el dejarse poner detrás de los más jóvenes y de los que tienen menos méritos. No quiere que se le estime en menos de lo que él se estima a sí mismo y a su tarea.

Pero el rey Manuel observa, duro el entrecejo, al inquieto solicitante. Tampoco a él, rico entre todos los monarcas, le importa la miserable moneda de plata. Lo que le molesta es la actitud de este hombre, que, lejos de rogar humildemente, exigía impetuoso; que no se conforma con esperar que el rey le conceda el sueldo como una gracia, sino que insiste, envarado y cerril, como si se tratara de un derecho. ¡Ea, ya aprenderá a esperar y a pedir ese muchacho testarudo! Mal aconsejado por el enojo, Manuel, llamado el *fortunado,* el dichoso, rehúsa, por desdicha, el aumento de pensión que exige Magallanes, sin imaginar los miles de ducados de oro que, en día no lejano, quisiera poder pagar a cambio del medio *crusado* que ahora niega.

Es hora de que Magallanes se retire, pues la frente nublada del rey no deja esperar ni un rayo siquiera de cortesana benevolencia. Pero, lejos de inclinarse, servil, y dejar la sala, Magallanes endurecido por el orgullo, permanece de pie, imperturbable ante su monarca y expone su segundo ruego, el que más le interesa. Inquiere si el rey tiene, acaso, para él un cargo, una ocupación digna, por medio de la cual pudiera

cumplir su deber, pues se siente demasiado joven y dispuesto para quedar reducido a vivir de limosna toda la vida. Cada mes, y hasta cada semana, salen de los puertos de Portugal los barcos que van a Indias, a Africa y al Brasil; nada tan propio como confiar el mando de uno de los muchos barcos a un hombre que conoce los mares del Este tan bien como el mejor. Nadie en la ciudad ni en todo el Imperio, con excepción del veterano Vasco de Gama, podría gloriarse de superar en conocimiento a Magallanes. Pero al rey Manuel se le hace cada momento más insoportable la dura mirada exigente del querellante. Sin dar a Magallanes ninguna esperanza, le responde fríamente que no tiene ningún cargo para él.

Es asunto concluido. La última palabra. Pero Magallanes expone todavía una tercera petición, más bien una simple pregunta. Magallanes pregunta al rey si tendrá inconveniente en que preste sus servicios a otro país donde haya esperanzas de ser mejor atendido. El rey, con una frialdad ofensiva, le da a entender que a él le tiene sin cuidado y que puede prestar sus servicios donde mejor le acomode. Con esto Magallanes queda convencido de que en la corte portuguesa se renuncia sin reservas a sus actividades, que le reconocen todavía graciosamente el derecho a la limosna para lo sucesivo, pero que estarían conformes en que volviera la espalda al país y a la corte.

No hubo más oyente que el rey en esta audiencia. No se sabe si fue entonces o en otra ocasión cuando Magallanes debió de exponer al rey su plan secreto. Tal vez no le dieron oportunidad de desplegar sus ideas o las oyeron con frialdad. Lo cual no es óbice para que en la misma audiencia Magallanes manifestara una vez más su voluntad de poner, como hasta entonces, la sangre y la existencia al servicio de Portugal. Por reacción de la áspera negativa, se creyó obligado a tomar una decisión, caso que se presenta inevitablemente, uno a otro día, en la vida de todo hombre creador.

En el momento de salir como un mendigo rechazado del palacio de su rey, está convencido de que no es hora de esperar ni de vacilar. Con sus treinta y cinco años ha vivido y experimentado en los campos y en el mar todo lo que un guerrero y un navegante puedan reunir de conocimientos. Ha rodeado el Cabo cuatro veces, dos por Occidente y dos por Oriente. Ha estado innumerables veces a punto de morir; tres veces ha sentido en la carne cálida y sangrienta el frío del metal de las armas enemigas. Ha visto una porción de mundo inconmensurable, sabe más del oriente de la tierra que todos los geógrafos y los cartógrafos famosos de su tiempo; ha dado testimonio de conocer toda la técnica de la guerra en casi diez años de prueba; sabe manejar la espada y el arcabuz, servirse del timón y de la brújula, y gobernar el velamen como el cañón, el remo, la azada y la lanza. Sabe orientarse en los portulanos, servirse de la sonda y, con no menos exactitud que un maestro en Astronomía, utiliza todos los instrumentos náuticos. Lo que otros curiosean únicamente en los libros: las interminables calmas del viento y los ciclones que duran días, las batallas en el mar y en la tierra, los cercos y los pillajes, el ataque por sorpresa y el naufragio, él lo ha vivido y en todo ha actuado. Por espacio de diez años, en mil noches y días se ha templado en la espera sobre el infinito de los mares, y ha tenido que saber aprovechar el instante decisivo que pasa como un relámpago. Se ha familiarizado con toda raza de hombres, amarillos y blancos, negros y morenos, hindúes y negros, malayos y chinos, árabes y turcos. En todas las formas de servicio, por mar y tierra, en las diversas estaciones y en las diversas zonas, entre los hielos y bajo cielos ardientes, ha servido a su rey y a su país. Pero servir es propio de la juventud, y ahora, al borde de los treinta y seis años, Magallanes decide que ya ha sacrificado bastante tiempo a los intereses y a la fama de los demás. Como todo hombre creador, experimenta, *media in vita,* el anhelo de la propia responsabilidad y de la realización personal. La patria le ha abandonado y ha roto los vínculos que le unían al cargo y al deber ¡Mejor! Ahora es libre. Como tantas otras veces, el puño que intentaba apartar a un hombre, lo que logra en realidad es hacerlo entrar en sí mismo.

En Magallanes, una decisión no se exterioriza nunca impulsivamente. Por poca que sea la luz que las descripciones de sus contemporáneos proyectan sobre su carácter, hay una virtud esencial que informa visiblemente cada una de las fases de su vida: Magallanes sabía callar de un modo admirable. De natural no impaciente ni locuaz, borroso y apartado aun en medio del tumulto militar, se recluía en sus pensamientos. Con la mirada puesta en lejanos plazos, pesando en el silencio cada posibilidad, nunca expuso Magallanes su plan a los demás o una determinación sin antes haber dejado sazonar la idea y reconocerla irrefutable.

También esta vez ejerce Magallanes su magnifico arte del silencio. Otro cualquiera, después de la negativa del rey Manuel, seguramente hubiera abandonado en el acto el país para ofrecerse a un monarca extranjero. Magallanes se queda todavía tranquilamente un año entero en Portugal, sin que nadie atine en qué se ocupa. Notan a lo más -si es que esto es de notar en un curtido navegante de Indias- que Magallanes

frecuentaba mucho los grupos de pilotos y capitanes, principalmente los que un tiempo surcaban las aguas del Sur. ¿Pero de qué pueden hablar mejor los cazadores sino de caza, y los navegantes de cosas de mar y del descubrimiento reciente de tierras? Tampoco es bastante para despertar ninguna sospecha el verle en la *Tesoraria,* archivo particular del rey Manuel, sobre los mapas de las costas, los portulanos y las libretas de a bordo de las últimas expediciones al Brasil, que allí se archivan en calidad de *secretissima.* ¿En qué se ocuparía un capitán cesante, en sus muchas horas libres, sino en el estudio de los libros y los informes sobre las tierras y los mares recién descubiertos? Más bien puede resultar chocante la amistad que ha hecho Magallanes. Este hombre, Ruy Faleiro, con quien parece intimar de día en día, por lo inquieto y nervioso, por su fogoso intelectualismo y la vehemencia de su temple, presuntuoso y pendenciero como es, no se diría apto para congeniar con el navegante guerrero, silencioso, contenido, impenetrable. Pero las dotes de los dos hombres, a los que pronto se ve como inseparables, precisamente porque son los dos polos, dan por resultado una cierta armonía que necesariamente será breve. Como para Magallanes la aventura del mar y la investigación práctica del mundo terrestre, son para Faleiro lo más apasionante las noticias abstractas del cielo y de la tierra. En calidad de teórico puro y de estudioso que no ha pisado los barcos, que no ha salido de Portugal, y sólo sabe de la tierra a través de los cálculos, libros, tablas y mapas, conoce Ruy Faleiro los lejanos derroteros del cielo y de la tierra, y en esta esfera abstracta, como cartógrafo y astrónomo, es considerado la más alta autoridad. No sabe armar una vela, pero tiene un sistema de su invención para calcular las longitudes, que, aunque defectuoso, abarca todo el globo y prestará decisivos servicios a Magallanes, andando el tiempo. No ha gobernado nunca un timón, pero los mapas oceanográficos, los portulanos, los astrolabios y otros instrumentos construidos por su propia mano parecen haber sido los más perfectos auxiliares de la navegación en su época. Magallanes, el práctico ideal, cuyas universidades fueron la guerra y la aventura, que no sabe más del cielo y de la tierra que lo que en sus viajes ha aprendido, pudo sacar inmensa utilidad de la frecuentación de aquel especialista. Precisamente porque son como dos polos opuestos en sus dotes e inclinaciones, se completan ambos felizmente, como siempre se han completado el cálculo y la experiencia, la idea y la acción, el espíritu y la materia.

Pero en este caso particular hay, además, la comunidad de destino. Estos dos portugueses extraordinarios han sido ofendidos en las convicciones por su soberano y se les ha impedido realizar la empresa de su vida. Ruy Faleiro aspira desde hace años al cargo de astrónomo real, Y nadie se hallaría en tierra portuguesa con derecho tan bien adquirido a tal aspiración. Pero, como Magallanes con su reservado orgullo, Ruy Faleiro parece tener ofendida a la corte con su condición impulsiva, nerviosa, pronta, y que se molesta fácilmente. Sus contrarios le tachan de majadero y, para deshacerse de él por medio de la Inquisición, propagan la sospecha de que Faleiro utiliza en sus trabajos fuerzas del espíritu más allá de lo natural y debe de estar aliado con el demonio. Así se ven entrambos, Magallanes y Ruy Faleiro, relegados, por razones de odio y desconfianza, en su misma patria; y esta presión de desconfianza y odio en el ambiente es lo que los acerca más. Faleiro estudia las comunicaciones y proyectos de Magallanes. Les da estructura científica, y sus cálculos reafirman con datos precisos lo que Magallanes conocía por pura intuición. Cuanto más el teórico y el práctico cotejan sus experiencias, más apasionada se hace la decisión de dar realidad a su proyecto concreto y de que sea en común, como en común lo han madurado y estructurado. Comprométense bajo palabra de honor a guardar el secreto su propósito hasta que llegue el momento decisivo de la realización, y si es preciso, llevar a cabo sin el apoyo de su patria, y hasta contra ella, un hecho que no ha de pertenecer a un país único, sino a toda la Humanidad.

Ha llegado el momento de preguntar: ¿ qué hay, propiamente, bajo el proyecto misterioso que Magallanes y Faleiro discuten, como unos conjurados, a la sombra del palacio real? ¿En qué consiste esa novedad, esa cosa nunca vista, y qué es lo que hace tan precioso el plan que se obliguen a mantenerlo escondido como un arma envenenada? La respuesta desilusiona, de momento. El plan no es otro que la misma idea que ya trajo Magallanes de las Indias, y a cuya realización le animó Serrão: el llegar a las opulentas islas de la especiería, no como los portugueses hasta Oriente, por encima de Africa, sino por Occidente y bordeando América. Este plan no ofrece, al parecer, ninguna novedad. Ya es sabido que el mismo Colón no había salido para descubrir la entonces todavía desconocida América, sino para llegar a las Indias, y cuando por fin el mundo se dio cuenta de su error -él nunca lo reconoció, creyó hasta su muerte haber desembarcado en una provincia del Kan de la China- no pensó España en modo alguno renunciar al viaje a las Indias por razón de aquel casual descubrimiento. Por que al gozo del principio había seguido la decepción. Se sabía ya que era una fábula la noticia del precipitado y fantástico Colón de que en Santo Domingo y en Hispaniola el oro se encontraba casi a flor de tierra. Ni oro ni especias se habían hallado ni siquiera el llamado "marfil negro", ya que los endebles indios no podían ser útiles como esclavos. Hasta

que Pizarro saqueó las cámaras del tesoro de los Incas y fue sacada la plata de las minas de Potosí, el descubrimiento de América era, comercialmente, una bicoca, y a los castellanos les daría más quehacer la colonización y gobierno de América que la rápida expedición al paraíso de las joyas y de las especias. Proseguíanse sin tregua los tanteos bajo las órdenes de la Corona para bordear navegando la nueva tierra firme encontrada y hacer irrupción, antes que los portugueses, en la verdadera cámara de los tesoros de Oriente, en las islas de las especias. Una expedición iba en pos de la otra, pero los españoles, como antes los portugueses en Africa, hubieron de soportar pronto la decepción en la busca de aquella ruta marítima que los llevara a las Indias anheladas. Porque la nueva tierra de América resultaba ser mucho más extensa de lo que sospecharon al principio. Fuera por el Sur, fuera por el Norte, en todas las rutas del mar que quieren abrir con sus buques, les sale al paso una escarpada barrera de tierra firme. Como una ancha viga les cierra el camino el extenso continente, ese "estorbo" de América. Uno tras otro prueban fortuna los grandes conquistadores a ver si dan con el paso con el estrecho apetecible. Colón, en su cuarto viaje, se decanta al Oeste para regresar por las Indias y da con la barrera. La expedición en la cual participa Vespucio tienta en balde toda la costa americana del Sur “con propósito *di andare a scoprire un, isola verso Oriente che si dice Melacha”,* para llegar a las Molucas, las islas de la especiería. Cortés, en su cuarta relación, promete explícitamente al emperador Carlos que va a buscar la entrada por Panamá. Corterreal y Cabot intentan la entrada al Norte por los derroteros del Mar Glacial, y Juan de Solís, al Sur, por el río de la Plata. ¡Pero es en vano! Por todas partes, al Norte, al Sur, en las zonas glaciales como en los grados tropicales, ¡la misma muralla inconmovible de tierra y piedra! Empieza a desvanecerse la esperanza de llegar por el océano Atlántico a aquel otro que vio por primera vez Núñez de Balboa desde los altos del Panamá. Los cosmógrafos ya trazan en sus mapas el sur de América como pegado al Polo Antártico, ya se han estrellado innumerables barcos en esa vana exploración, y España se conforma con quedar excluida de las tierras y mares del opulento océano Indico, porque es imposible encontrar el paso, la entrada, con tanta pasión buscados.

Y, de pronto, sale del anónimo de su existencia el pequeño capitán Magallanes y declara, con la emoción de la seguridad absoluta: “Hay un paso del océano Atlántico al Pacifico. Lo sé; conozco el sitio. Dadme una escuadra y, en beneficio vuestro, llegaré a él; y, de Este a Oeste, daré la vuelta a toda la tierra.”

Nos hallamos ante el secreto de Magallanes que ha ocupado durante siglos a eruditos y psicólogos. El proyecto de Magallanes en sí mismo -esto ya se vio entonces- no ofrecía originalidad alguna; quería, en sustancia, lo mismo que Colón, Vespucio, Corterreal, Cortés y Cabot. La novedad desconcertante del propósito no es el propósito en sí mismo, sino lo concluyente da la afirmación de Magallanes sobre una ruta marítima occidental hacia la India. Porque, ya en su principio, no dice, con la modestia de sus antecesores: "Espero hallar en alguna parte un paso, una entrada", sino que afirma, con el tono de una seguridad de bronce: "Hallaré el paso. Porque soy el único que conoce la existencia de ese paso entre el océano Atlántico y el Pacifico, y sé en qué paraje lo he de encontrar."

Pero ¿cómo puede Magallanes -aquí el enigma- conocer de antemano la situación de este derrotero que todos los otros navegantes persiguieron sin resultado? Nunca se ha acercado él mismo a la costa americana, y su colega Faleiro tampoco. Si afirma, pues, con tal certeza la realidad de este derrotero será porque le consta su existencia y su situación por experiencia de algún predecesor que vio el paso *ipsis oculos*. Pero si otro navegante lo hubiera visto, entonces -¡complicada situación!- Magallanes no seria el glorioso descubridor que festeja la Historia, sino el plagiador, el usurpador de la realización ajena. Entonces estaría tan fuera de lo justo el haber dado su nombre al estrecho de Magallanes, como el dar a América el de Américo Vespucio, que no fue su descubridor.

En esta única pregunta queda, pues, condensado el verdadero secreto de la historia de Magallanes. ¿Por quién y por qué camino el pequeño capitán portugués tuvo tan fiado conocimiento de la existencia de un paso de mar a mar, para atreverse a prometer el cumplimiento de lo hasta entonces tenido por imposible, o sea dar la vuelta al mundo en un solo viaje? El primer indicio de cuál pudiera ser la base de información que tal seguridad prestaba al propósito de Magallanes lo debemos a Antonio Pigafetta, su confidente y biógrafo, quien da este informe: aún teniendo ante los ojos la entrada de aquel estrecho, ninguno de los tripulantes hubiera creído en la posibilidad de su oficio de comunicación entre los océanos. El convencimiento de Magallanes hubiera sido el único inconmovible, por conocer ya de antemano la existencia del escondido estrecho gracias a un mapa del famoso cosmógrafo Martín Behaim que había atisbado en el particular archivo del rey de Portugal. Esta noticia de Pigafetta es de muy verosímil autenticidad, tanto por el hecho de que Martín Behaim fue cartógrafo del rey de Portugal hasta su muerte

-1507 - como por constarnos que el reservado investigador Magallanes había sabido procurarse oportunamente el acceso a aquel archivo secreto. Pero el tal Martín Behaim -el rompecabezas se complica- no había tomado parte personalmente en ninguna expedición de ultramar; por lo tanto, también él debió de recoger de otros navegantes la pasmosa afirmación de 1a existencia de un “paso”. También él debió de tener precursores. Y una pregunta sigue a la otra. ¿Quiénes eran los precursores, esos navegantes desconocidos, los auténticos descubridores? ¿Penetraron en realidad otros buques portugueses, antes de que nadie delineara aquellos mapas y globos, hasta el misterioso estrecho del Atlántico al Pacífico? He aquí que unos documentos intangibles vienen a darnos la segundad de que a principios del siglo varias expediciones portuguesas -una de ellas guiada por Vespucio- habían dado noticia de las costas del Brasil y tal vez de la Argentina; ellos solamente podían haber visto el "paso".

Pero la cuestión no acaba aquí y una pregunta llama a la otra. Aquellas misteriosas expediciones ¿hasta dónde habían llegado? ¿Habían alcanzado la travesía, el estrecho de Magallanes? Para suponer que otros navegantes conocieran el "paso" antes que Magallanes no existía más punto de apoyo que aquella noticia de Pigafetta y un globo de Juan Schöner, hoy todavía existente, que ya en 1515, antes, por lo tanto, de la expedición de Magallanes, señala claramente un "paso" al Sur, si bien en un sitio equivocado. Nada de esto, empero, nos explica de dónde pudieron sacar sus informaciones Behaim y el profesor alemán. En aquella edad de los descubrimientos, cada nación velaba con celo comercial por que permanecieran rigurosamente secretos los resultados de las expediciones. Las libretas de observación de los pilotos, las memorias de los capitanes, los mapas y portulanos se guardaban severamente en la Tesorería de Lisboa, y el rey Manuel prohibía, por el edicto de 18 de noviembre de 1504, "hacer declaraciones acerca de la navegación más allá de la corriente del Congo, a fin de que los extranjeros no puedan aprovecharse de los descubrimientos de Portugal". Ya se hubiera creído vana la cuestión de la primacía cuando, a un siglo de distancia, un hallazgo insospechado vino a aclarar -o así pareció, al menos- a quién debían Behaim y Schöner, y por remate Magallanes, sus conocimientos geográficos. Era una hoja en alemán, impresa en un papel muy malo, lo que se descubrió: *"Copia der Newen Zeytung au Presillg Landt"* y tenía el carácter de un informe que el comercio de Portugal presentó a principios del siglo a los grandes mercaderes de Augsburgo. En un alemán espeluznante se da noticia, en la hoja, de que un buque portugués, cerca del grado cuarenta de latitud, ha encontrado un cabo, correspondiendo al de Buena Esperanza, y que, dando la vuelta a ese cabo, se ha visto que detrás, en dirección de Este a Oeste, hay un ancho paso, parecido al estrecho de Gibraltar, que comunica con el otro mar, de modo que es cosa fácil por ese camino alcanzar las Molucas, las islas de la especiería. Claramente afirma, pues, dicho informe la existencia de una comunicación entre el océano Atlántico y el océano Pacífico -*quod erat demostrandum.*

El enigma parecía, así, descifrado, y Magallanes declarado usurpador, plagiador de un descubrimiento anterior a él. Porque, naturalmente, Magallanes debió de conocer, tan bien como otros, los resultados de aquella anterior expedición portuguesa, con lo cual todo su mérito quedaría reducido, desde el punto de vista histórico, a haber sabido transformar enérgicamente un secreto bien guardado en una decisión útil a toda la humanidad. Todo el prestigio de Magallanes consistiría en haber sido hábil y decidido en aprovecharse del éxito ajeno.

Pero esto no acaba aquí todavía. Hoy sabemos muy bien lo que Magallanes ignoraba: que aquellos navegantes de la desconocida expedición portuguesa no llegaron nunca prácticamente al estrecho de Magallanes y que sus informes (los cuales Magallanes, no menos crédulo que Martín Behaim y Juan Schöner, aceptó como buenos) eran, en realidad, una mala interpretación, un error fácilmente comprensible. Porque ¿qué es lo que habían visto -y aquí ponemos el dedo en la llaga- aquellos pilotos, cerca del grado cuarenta de latitud? ¿Qué es propiamente lo que comunica aquel testimonio de vista de la *Newen Zeytung?* Esto y nada más: que aquellos navegantes, aproximadamente en el grado cuarenta de latitud, habían descubierto una bahía, dentro de la cual navegaron dos días sin llegar a su término; y que así, sin hallar salida, una tormenta los había impelido hacia atrás. No vieron más que esto: la entrada de un estrecho, que les pareció ser -pero sin más seguridad- el tan buscado canal de comunicación con el océano Pacífico. Mas el paso auténtico -y eso lo sabemos desde Magallanes- cae cerca del grado cincuenta y dos de latitud. ¿Qué es, pues, lo que pudieron ver aquellos marinos anónimos en la proximidad del grado cuarenta? En este punto tenemos una fundada sospecha. Sólo quien haya visto por primera vez las moles inmensas de agua, la ancha llanura líquida con que el río de la Plata desemboca en el mar, podrá comprender que no fue equivocación circunstancial, sino necesaria, el tomar por una bahía, por un mar, esta aparatosa desembocadura de un río. Nada tan comprensible como que aquellos navegantes, que nunca habían visto en

Europa un río de tan gigantes dimensiones, cantaran victoria a la vista de la anchura interminable, creyendo, en su precipitación, que aquél tenía que ser el tan buscado estrecho, el paso que unía un océano con otro. Que aquellos pilotos a que se refiere la *Newen Zeytung* confundieron la magna corriente con un estrecho lo atestiguaron plenamente los mapas trazados al dictado de su acción. Porque si los tales pilotos anónimos, aparte la corriente del Plata, hubieran hallado más hacia el Sur el verdadero estrecho de Magallanes, el auténtico "paso", se vería marcado también en sus portulanos, así como en el globo de Schöner, el de la Plata, ese gigante entre las corrientes de la tierra. Pero he aquí que lo mismo Schöner que los otros mapas que conocemos no señalan la corriente del Plata, sino que señalan en su lugar el “paso” el estrecho mítico, precisamente en el mismo grado de latitud. Con esto queda plenamente dilucidada la cuestión. Aquellos fiadores de la *Newen Zeyttcng* se engañaron en medio de su probidad, victimas de una confusión ajena muy explicable; y con igual probidad procedía Magallanes al afirmar que tenía noticia auténtica de la existencia de un "paso". Cayó en error a través del error de otros cuando, al proyectar su magno plan de la vuelta al mundo, echó mano de aquellos mapas e informes. El secreto de Magallanes fue, en definitiva, un error honradamente aceptado.

¡Pero no maldigamos del error! Hasta de un error, si el genio lo toca y un buen azar lo conduce, puede salir una elevada verdad. Cuéntase por cientos y por miles los inventos trascendentales, en todos los terrenos del conocimiento, que han sido promovidos en medio de falsas hipótesis. Nunca se hubiera arriesgado al mar Cristóbal Colón de no existir aquel mapa de Toscanelli que, calculando con absurda falsedad la extensión del orbe, le hacia abrigar la ilusión de haber hallado el derrotero para llegar, en el menor tiempo posible, a la costa oriental de la India. Nunca Magallanes hubiera podido persuadir a un monarca para que le confiara una flota si, con seguridad ingenua, no hubiera puesto fe en aquel mapa erróneo de Behaim y en aquellos informes fantásticos de los pilotos portugueses. Sólo porque creía conocer un secreto le fue posible a Magallanes descifrar el secreto geográfico más grande de su época. Sólo porque se entregó con toda el alma a una ilusión transitoria descubrió una verdad permanente.

UNA IDEA QUE SE REALIZA

20 octubre 1517-22 marzo 1518

Magallanes está frente a frente de la responsabilidad de su decisión. Tiene un plan atrevido como ningún otro navegante de la época haya abrigado en su alma, y con él la seguridad -o tal le parece, al menos- de que gracias a sus informaciones particulares ha de conseguir el objetivo. Pero ¿cómo convertir en realidad una empresa tan costosa y erizada de peligros? Su propio rey le ha quitado de delante, y puede apenas contar con el apoyo de los armadores portugueses que simpatizan con él, porque no se arriesgarán a confiar el mando a un hombre caído en desgracia en la corte. Sólo queda un camino: dirigirse a España. De allí únicamente puede esperar Magallanes un apoyo; es la única corte para la cual su persona puede ser valiosa, pues no solamente aporta a la misma las preciadas informaciones de la Tesorería de Lisboa, sino que brinda también a España lo que no importa menos a la empresa: un título moral. Su colega Faleiro ha calculado -cálculo erróneo, como errónea era la información que tenía Magallanes- que las islas de las especias han de caer fuera de la opción portuguesa, en la zona que el Papa destina a España en su partición, y, por lo tanto, vendrán a ser patrimonio de la corona española y no de la portuguesa. Las islas más opulentas del mundo y el camino más corto para llegar a ellas es el dote que brinda a Carlos V el pequeño capitán portugués. Si en alguna parte ha de ser dado curso a su idea es en la corte española. Sólo en ella podrá realizarse el hecho magno, la obsesión de su vida, aunque sea al precio del mayor dolor. Porque bien sabe Magallanes que, dirigiéndose a España, pierde en Portugal sus títulos de caballero y de portugués. No será más Magelhaes. Sabe que tendrá que arrancarse este nombre como quien se arranca la piel, y que su rey y sus compatriotas le considerarán traidor y deshonrado tránsfuga durante generaciones. La voluntaria expatriación de Magallanes y su desesperado ofrecimiento de servicio al extranjero no son comparables con el modo de proceder de un Colón, de un Cabot, de un Cadamosto o de un Vespucio, aunque también éstos salieron con flotas extranjeras. Porque Magallanes no sólo abandona su patria, sino que también -no se puede pasar en silencio- la perjudica, puesto que pone en las manos del más enconado rival de su rey las islas de las especias, que ya sabe ocupadas por sus compatriotas; su proceder es más que osado: está totalmente falto de patriotismo, por cuanto procura, allende sus fronteras, unos secretos náuticos adquiridos simplemente gracias a la entrada en la Tesorería de Lisboa. Traducido al lenguaje contemporáneo: Magallanes, en su calidad de hidalgo portugués y ex capitán de la flota portuguesa, cometía un delito no

menor que si en nuestros días un oficial entregara unos mapas del Estado Mayor y planos de movilización a una nación rival. Y lo único que infunde una cierta grandeza a su turbio proceder es el no haber pasado la frontera cobardemente y receloso como un contrabandista, sino con la visera levantada y consciente de todas las injurias que su paso al otro lado va a acarrearle.

Pero el hombre creador se mueve más allá de lo estrictamente nacional. Quien ha de realizar una acción o llevar a cabo un descubrimiento que toda la Humanidad reclama, ya tiene por patria su obra más bien que su misma patria. En último término se sentirá responsable únicamente ante la empresa misma que le es encomendada, y antes le será tolerado que menosprecie los intereses estatales y pasajeros que la íntima obligación que le imponen su particular misión y su personal aptitud. Magallanes, al cabo de años de fidelidad a su patria, en medio del camino de la vida, reconoce su tarea ineludible. Ya que su patria se niega a ayudar a la realización de la misma, se ve obligado a hacer patria de su propia idea. Decidido, renuncia a su nombre y al honor de ciudadano para levantarse y andar hacia un hecho inmortal, consecuente con su propósito.

Ha pasado para Magallanes el tiempo de la espera, de la paciencia y de los proyectos. En otoño de 1517 empieza la realización de su atrevido propósito. Dejando de momento en Portugal a su colega Faleiro, menos animoso que él, atraviesa Magallanes el Rubicón de su vida: la frontera española. En 20 de octubre de 1517 llega a Sevilla, acompañado de su esclavo Enrique, que le sigue hace años como su sombra. No es Sevilla, en aquel entonces, residencia del rey de España Carlos I, a quien conocemos como Carlos V en calidad de rey de ambos mundos; el monarca de dieciocho años acaba de llegar de Flandes a Santander, en su jornada hacia Valladolid, donde habrá de reunir las Cortes desde mediados de noviembre. Magallanes no sabe dónde pasar el tiempo de espera mejor que en Sevilla, porque su puerto es como el umbral de la nueva India; salen de las riberas del Guadalquivir la mayoría de los veleros que van a Occidente, y es tal la afluencia de compradores, capitanes, corredores y factores, que el rey manda erigir una Casa del Comercio propia: la famosa "Casa de Contratación", o "Casa de Indias" *-domus indica-, o* "Casa del Océano". Reúnense en ésta para su custodia todas las actas y mapas, todas las anotaciones e informes de todos los navegantes y mercaderes *-Habet rex in ea urbe ad oceana tantum negotia domum erectam ad quam euntes, redeuntesques visitores confluunt-* . La Casa de Indias es, a la vez, Bolsa de mercancías y agencia de navegación, y ningún nombre le sentaría mejor que el de Cámara de Comercio marítimo, un centro de consulta y de información, donde se relacionan, bajo la inspección del Estado, los hombres de negocios que financian las expediciones, por una parte. y, por otra, los capitanes dispuestos a conducirlas. Quien proyectase una nueva empresa bajo pabellón español habrá de presentarse, primero, en la "Casa de Contratación" en demanda de permiso o de apoyo.

No hay mejor testimonio de la extraordinaria facultad de reserva de Magallanes y de su genial capacidad de callar y esperar, que el aplazamiento de esta indispensable diligencia. Nunca extravagante, jamás excediéndose en el optimismo ni mintiéndose a sí mismo vanidosamente, sino más bien calculador constante, psicólogo y realista, Magallanes pone en la balanza sus garantías personales y decide que no son de suficiente peso. Sabe que sólo entrará con buen pie en la "Casa de Contratación si otros le preparan antes el terreno. Porque a él ¿quién le conoce allí? El haber viajado siete años por Oriente y luchado a las órdenes de Almeida y Alburquerque no significa gran cosa en una ciudad cuyas tabernas y mesones hormiguean de *aventurados y desesperados*, y donde viven todavía los capitanes que navegaron al lado de Colón, de Corterreal y de Cabot. Tampoco son recomendaciones que pueden ayudarle el llegar de Portugal y no haber logrado entenderse con su rey, y el ser emigrante y, en un sentido más estricto, fugitivo. No; la "Casa de Contratación" no depositará en él, el innominado, el *fuoruscito,* ninguna confianza; por eso Magallanes no traspone el umbral. Le basta su experiencia para saber lo que hace falta en un caso semejante Ante todo, como los proyectistas y proponentes en general, necesita "relaciones" y "recomendaciones". Antes de empezar las negociaciones con los que tienen el poder y el dinero, es preciso que poder y dinero le guarden las espaldas.

Al precavido Magallanes le parece una relación imprescindible de tal naturaleza la que entabló ya antes de su salida de Portugal. En la casa de Diego Barbosa, otro portugués que renunció a su nacionalidad y está al servicio de España como alcaide del Arsenal hace catorce años, es recibido desde luego cordialmente. Muy considerado en toda la ciudad, caballero de la Orden de Santiago, resultó para el recién llegado un ideal fiador. Existen bastantes datos que coinciden en establecer el parentesco de Barbosa y Magallanes, pero lo que desde el primer momento estrecha el vínculo entre ambos, mejor que cualquier parentesco de tercer grado, es el hecho de ser Diego Barbosa, desde bastantes años antes que Magallanes, viajero de

Indias. Su hijo, Duarte Barbosa, ha heredado la pasión de la aventura. También él ha atravesado en todos los sentidos las aguas Indicas, persas y malayas, y dejó un libro de viaje muy estimado en su tiempo, O *livro de Duarte Barbosa*. Estos tres hombres contraen pronta amistad. Si todavía hoy los oficiales de colonias o soldados que han luchado en el mismo sector durante la guerra, forman toda la vida como un gremio cerrado, ¡cuánto más debieron de sentirse unidos en aquel tiempo el par de docenas de veteranos del mar, salvados por milagro y vueltos al hogar, de aquellos azarosos y mortíferos viajes! Barbosa insta, hospitalario, a Magallanes para que se quede a vivir con él; su hija Bárbara no tarda mucho en sentir preferencias por el hombre de treinta y siete años, enérgico y autoritario. Antes de acabar el año, Magallanes pasa a ser yerno del alcaide, asegurándose con ello simpatía y arraigo en Sevilla. El que arriesgó su personalidad portuguesa toma ahora carta de naturaleza en España. Ya no es el refugiado, sino el "vecino de Sevilla", donde está en su casa. Acreditado por su amistad y su pronta alianza con los Barbosa, escudado en la dote de su mujer, que importa 600.000 maravedíes, puede ahora sin vacilaciones franquear el umbral de la "Casa de Contratación". No existen noticias fidedignas acerca de las relaciones que con ella debió de tener, ni de la acogida que debieron de dispensarle. No sabemos lo que Magallanes, comprometido por su juramento con Ruy Faleiro, llegaría a confiar de su proyecto a la Comisión, y probablemente es incierto, por burda analogía con el caso de Colón, el rumor de que sus propósitos fueron rechazados ásperamente por la comisión, o que ésta estuvo a punto de tomarlos a risa. Sólo sabemos de cierto que la “Casa de Contratación” no quiso o no pudo participar en la empresa del desconocido bajo propia responsabilidad y riesgos. Los profesionales en el orden comercial han de desconfiar de todo lo que se sale de lo ordinario, y otra vez se llevó a cabo uno de los logros definitivos de la Historia no gracias al apoyo de los organismos adecuados, sino a pesar de ellos.

La Casa de Indias no patrocinó la empresa de Magallanes. De las muchas puertas que median hasta la sala de audiencia del rey, ni siquiera la primera se abrió. Debió de ser un día muy siniestro para Magallanes. En vano el viaje, en vano las recomendaciones y los cálculos expuestos; inútiles la elocuencia y la pasión que, a pesar suyo, le domina: los tres profesionales que forman la Comisión no llegan a ponerse de acuerdo con él ni a hacerse cargo de su proyecto.

Pero, en la guerra, a menudo un general que se creía vencido, ya dispuesto a abandonar el campo, ve acercarse un mensajero cual un ángel que le anuncia la retirada del enemigo, abandonándole así la plaza y dándole con ello la victoria. Un minuto, y los dados se vuelven, de pronto, en su favor, y se halla transportado, desde los abismos, a las cumbres de la felicidad. Un minuto así vive ahora Magallanes al recibir el inesperado mensaje enterándole de que uno de los tres miembros de la Comisión que, por su hosca actitud, le pareció que hacía causa común con los otros, sentíase muy interesado en el proyecto, el cual había escuchado con atención. Juan de Aranda, el "factor", el director de la "Casa de Contratación", tiene un gran deseo de oír en privado algo más de aquel plan interesantísimo y que él cree rico en perspectiva. Que Magallanes se ponga al habla con él.

Lo que al venturoso Magallanes le parece disposición del cielo, es en verdad asunto muy terrenal. A Juan de Aranda, como a todos los emperadores y reyes, capitanes y mercaderes de su tiempo, no le va nada en el descubrimiento de la tierra y la consiguiente felicidad de los humanos, pese a la pintura que nos dan los libros de Historia para la juventud. No eran la generosidad del ánimo ni el puro entusiasmo los que hicieron de Aranda un patrocinador del plan. Lo que el factor de la "Casa de Contratación" husmea en el propósito de Magallanes, como experto en la materia, es algún buen negocio. Ya fuera a clara argumentación o el porte varonil y aplomado de aquel desconocido capitán portugués, o bien la íntima convicción con lo que exponía, algo debió de imponerse al experto y ponderado negociante. Lo cierto es que Aranda, ayudado tal vez de la razón o por puro instinto, rastrea detrás del magno plan la posible magnitud del negocio. El haber oficialmente declinado, como no rentable para la Corona, la proposición de Magallanes no le impide al funcionario real Aranda hacer el negocio "en sí", como dicen en el dialecto de los negociantes, patrocinando financieramente la empresa a título de particular, o al menos sacando del financiamiento una comisión en calidad de intermediario. Cierto que este modo de obrar dando carpetazo a un proyecto como funcionario de la Corona y cortesano, para aceptarlo bajo mano, no es muy correcto ni muy limpio; y, en efecto, más tarde, la "Casa de Contratación" abrió un proceso contra Juan de Aranda por su participación financiera en él.

Magallanes no puede andar con repulgos en tales momentos. No tiene más salida que uncir a su empresa lo que pueda sacar adelante la carreta, y en esta situación crítica confía, probablemente, a Juan de Aranda, del común “secreto”, más de lo que su fidelidad hacia Ruy Faleiro le permitía. Se goza de haber ganado a

Juan de Aranda para su empresa. Éste, antes de poner dinero e influencia en el arriesgado negocio con uno a quien no conoce, hace lo que haría hoy cualquier diestro financiero en ocasión semejante: pide informes a Portugal sobre el crédito que merezcan Magallanes y Faleiro. La persona a quien se dirija confidencialmente no es otra que Cristóbal de Haro, financiador un día de aquella primera expedición hacia el sur brasileño y que posee el más amplio conocimiento sobre la materia y las personas. La información -una feliz coincidencia más - da un resultado excelente: Magallanes es un hombre experto, un navegante puesto a prueba, y Faleiro está considerado como un cosmógrafo de categoría.

Queda sorteado el último escollo. Desde esta hora el gerente de la Casa de Indias, cuyo fallo en cosas del mar es tenido como decisivo en la corte, está dispuesto a regir los de Magallanes, que son también los suyos. Magallanes y Faleiro ganan un tercer asociado; aportan un capital básico en este trifolio: Magallanes, su experiencia práctica; Faleiro, sus conocimientos teóricos, y Juan de Aranda, sus relaciones. No vacila en dirigir una extensa carta al canciller de Estado de Castilla, en la cual manifiesta la importancia de la empresa y recomienda a Magallanes como un hombre "que podría prestar grandes servicios a Su Alteza". Pone luego al corriente del plan a cada uno de los consejeros, con lo cual asegura a Magallanes la audiencia. Y más aún: el celoso agente no sólo se declara dispuesto a acompañar él mismo a Magallanes a Valladolid, sino que le adelanta, además, de su bolsillo el coste del viaje y de la estancia. Ha cambiado el viento de la noche a la mañana. Magallanes ve superadas sus más atrevidas esperanzas. En un mes ha conseguido más de España que de su patria en los diez años da abnegado servicio. Ahora que se le han abierto las puertas del palacio real, escribe a Faleiro que venga confiado a Sevilla cuanto antes mejor, pues todo va como una seda.

Era de esperar que el bravo astrólogo acogería entusiasmado el sorprendente progreso de las negociaciones y daría un abrazo de gratitud a su compañero. Pero en la vida de Magallanes -y en lo sucesivo persistirá el mismo ritmo - no hay día claro que alguna nube no empañe. Ya el hecho de la afortunada iniciativa de Magallanes parecía haber exasperado el natural reacio, colérico y sensible de Ruy Faleiro, que, a causa de ella, pasaba a la reserva; y la indignación del astrólogo, tan poco versado en las cosas del mundo, llega al colmo cuando se entera de que Aranda no patrocina la empresa por amor a la Humanidad, sino porque aspira a una participación en las futuras ganancias.

Esta circunstancia da lugar a escenas acaloradas. Faleiro acusa a Magallanes de haber faltado a la palabra revelando el "secreto" a un tercero, sin su aquiescencia. En un histérico arrebato de cólera se resiste a ir a la corte de Valladolid en compañía de Aranda, no obstante haberle anticipado éste los gastos del viaje. Esa vana cerrilidad de Faleiro amenazaba seriamente la empresa, cuando Aranda recibe de la corte la fausta noticia de que el rey concede la audiencia requerida. Empieza una excitada negociación, con idas y venidas, a propósito de la comisión sobre lo cual los tres componentes no llegan a un acuerdo hasta el último momento, ante los mismos portales de Valladolid. Antes de haber cazado el oso se reparten ya buenamente su piel. A Aranda le es asignado un octavo por sus actividades de agente, y con este octavo de la ganancia futura -del cual Aranda, Magallanes y Faleiro jamás verán un maravedí- no quedan, en verdad, bastante bien pagados sus servicios, pues es él quien conoce la situación y sabe cómo regirla, y quien, aun antes que el del rey, desconocedor de su enorme poder, habrá de ganarse el beneplácito del Consejo de la Corona.

En este Consejo de la Corona parece que el plan de Magallanes ha de hallar terreno no del todo favorable. Porque, de sus cuatro miembros, hay tres: el cardenal Adriano de Utrecht, amigo de Erasmo y futuro Papa, Guillermo de Croix y el canciller de Estado Sauvage, que son nativos de los Países Bajos; vuelven la mirada más hacia Alemania donde el rey español Carlos ceñirá la corona imperial y hará que el nombre de Habsburgo se adueñe del mundo. Para esos aristócratas feudales o humanistas bibliófilos un proyecto de ultramar cuyo probable provecho se desplegará a la postre exclusivamente en favor de España, esta muy lejos de sus planes. El único español en el Consejo de la Corona, protector de la "Casa de Contratación y, al mismo tiempo, el que posee indiscutibles conocimientos náuticos, es por desgracia, el famoso e infamado cardenal Fonseca, obispo de Burgos. Con sincero terror debió de oír Magallanes el nombre de Fonseca al pronunciarlo Aranda por primera vez, pues todo navegante sabía que Colón no tuvo en su vida más enconado adversario que este cardenal realista y mercantil, que se opone con la más rígida desconfianza a todo plan fantástico. Pero Magallanes nada tiene que perder y, en cambio ve ganancias en perspectiva. Decidido, con la cabeza alta, se presenta ante el reunido Consejo para defender su idea y llevar adelante el proyecto.

De lo que en aquella sesión aconteció tenemos diversas informaciones, y, por lo diversas, discutibles. Lo único que se puede asegurar es que algo debió de hacer impresión desde los primeros momentos en la actitud y en el modo de exponer de aquel hombre nervudo y atezado. Los consejeros del rey ven en seguida que el capitán portugués no es uno de aquellos fantaseadores hueros, como tantos hubo desde el éxito de Colón, que iban cada cual con su proyecto a la corte. Este hombre de ahora ha llegado, en realidad, más allá de Oriente que cualquier otro, y cuando cuenta de las islas de las especias, de su situación geográfica, de sus condiciones climatológicas y de su riqueza incalculable, se ve que sus noticias, gracias a las relaciones con Varthema y a la amistad de Serrão, son más dignas de crédito que las de todos los archivos de España. Pero Magallanes no ha puesto todavía sobre la mesa sus mejores naipes. Manda con una seña a su esclavo Enrique, el que trajo de Malaca, que se adelante. Con notable asombro se han fijado los consejeros del rey en el malayo esbelto, de finos miembros: no habían visto aún ninguno de su raza. Se pretende que presentó también una esclava de Sumatra, la cual rompió a hablar y gorjear como si, de pronto, un abigarrado colibrí revoloteara en la real sala de audiencia. Y por fin -testimonio de los más valiosos- lee Magallanes unos párrafos de las cartas de su amigo Francisco Serrão, el nuevo gran visir de Ternate, donde se consigna que allí hay "una tierra más extensa y más rica que el mundo que descubrió Vasco de Gama".

Hasta haber logrado despertar, por esos medios el interés de los altos personajes, no empieza Magallanes, sacando consecuencias, a exponer sus pretensiones. Como él mismo ha demostrado, las preciadas islas de las especias, cuya riqueza queda fuera de toda cuenta, caen tan al este de la India que resultaría un rodeo superfluo querer alcanzarlas por el Este, como los portugueses, doblando primero el Africa y, luego, todo el golfo Indico y la Sonda. El viaje resulta mucho más seguro por Occidente, y ésta es la orientación que el Santísimo Padre señala a los españoles. Cierto que se atraviesa en esta ruta, como una barrera infranqueable, el nuevo continente americano, del cual se pretende, erróneamente, que no es navegable en torno de sus costas del Sur; pero Magallanes tiene noticia cierta de que allí hay una travesía, un estrecho, un “paso”, y empeña su palabra de poner este su secreto, y el de Ruy Faleiro, al servicio de la Corona de España. Sólo por este su derrotero podrá todavía España pasar delante de los portugueses, los cuales ya tienden las manos impacientes hacia aquella cámara de los tesoros, y Su Majestad -aquí una inclinación ante el joven endeble y pálido, con el belfo de los Habsburgo-, que es ya uno de los monarcas más poderosos, pasará a ser, con su adquisición, el príncipe más rico de la tierra.

Pero tal vez -rectifica Magallanes, continuando- Su Majestad tendría reparo en emprender una expedición hacia las Molucas, temeroso de invadir la esfera que Su Santidad el Papa destinaba a los portugueses en su partición. Este cuidado queda excluido. Gracias al conocimiento exacto que tiene del sitio y a los cálculos de Ruy Faleiro, él, Magallanes, puede asegurar y probar que las islas del tesoro caen dentro de la zona que Su Santidad el Papa asignó a España; es, pues, una equivocación por parte de España esperar más tiempo, a pesar de su indiscutible derecho de prioridad, con lo que facilitaría a los portugueses el sentar sus reales en territorio de la Corona española.

Magallanes hace una pausa. Ahora la exposición está a punto de pasar de lo práctico a la teoría, porque toca a los meridianos y a los mapas el dar testimonio de que las islas de la especiería son del dominio de la Corona de España. Magallanes se aparta para ceder a su camarada Ruy Faleiro la argumentación cosmográfica. Ruy Faleiro arrastra una gran esfera; gracias a su demostración se puede precisar claramente que las islas de las especias se encuentran en el otro hemisferio, allende la línea de división que trazó el Papa, y, por lo tanto, en dominio español; y, apoyando sus palabras, señala con el dedo el curso que él y Magallanes tienen el propósito de seguir. (Lo cual no es óbice para que, andando el tiempo, se demuestre que todos los cálculos de longitudes y latitudes de Ruy Faleyro caían de lleno en la fantasía, porque este geógrafo de gabinete ni siquiera sueña en la extensión del aún no descubierto ni surcado océano Pacífico. Veinte años más tarde se podrá, además, precisar que todas sus consecuencias caen por la base, que las islas de la especiería no están en dominio español, sino portugués.) No todo lo que el excitado astrónomo expone, gesticulando mucho, son puras aproximaciones. Pero todos los hombres y todas las naciones están dispuestos a creer lo que les aprovecha. Desde el momento que el doctísimo cosmógrafo declara que las islas de la especiería pasarán a ser de España, los consejeros del rey ya no tienen ningún interés en discutir una manifestación que tanto les favorece. Es cierto que algunos de ellos se mostraron curiosos de ver señalado en la esfera el punto en que se encontraba la travesía de América, el paso, el estrecho que llevaría el nombre de Magallanes, y que, al no verlo marcado, Faleiro les explicó que era con toda intención, a fin de que ese gran secreto no fuera divulgado hasta el momento preciso.

El Emperador y sus consejeros, displicentes los unos y ya interesados los otros, habían escuchado. Pero aquí sobreviene lo nunca previsto. No son los eruditos, los humanistas, quienes se interesan por el viaje alrededor del mundo, que fijará por fin la extensión terrestre y eclipsará todo documento anterior; es precisamente aquel escéptico tan temido de todo navegante, el obispo de Burgos Fonseca quien se pone decididamente al lado de Magallanes. Tal vez en su interior le remuerda ahora, como un delito contra la Historia, el haber perseguido a Colón, y no quiere cargar por segunda vez con el ludibrio de ser un enemigo de toda gran idea; tal vez le ha convencido. Lo cierto es que el impulso decisivo parte de él. En principio acepta el proyecto, y Magallanes y Faleiro son invitados oficialmente a comunicar por escrito al Consejo de Su Majestad los antecedentes y los fines de su empresa.

Todo está ganado con esta audiencia. Pero a quien ya tiene le es dado más, y una vez la suerte ha respondido al reclamo, seguirá fácilmente al favorecido. Más dieron aquellas pocas semanas a Magallanes que lo que en años había obtenido. Ha hallado en su camino una esposa amante, amigos fieles, impulsores que hacen propia su idea, un rey que deposita en él la confianza; y, por fin, viene a sus manos, en el juego apasionante, un triunfo que ha de decidir su suerte. Aparece aquellos días en Sevilla, de improviso, el renombrado naviero Cristóbal de Haro, aquel opulento especulador flamenco que trabaja al unísono del gran capital internacional de su tiempo y que ha equipado a costa suya una serie de expediciones. Había tenido hasta entonces su cuartel central en Lisboa. Pero también a él le había exasperado el rey Manuel con su tacañería e ingratitud, por eso le resulta de perlas todo lo que pueda enojar al monarca. Sabe quién es Magallanes, le merece confianza, y como tampoco le parecen mal las perspectivas de la empresa desde el punto de vista del negocio, le asegura, muy obligado, que en el caso de que la corte española y la "Casa de Contratación" no quisieran emplear el dinero necesario en la empresa, él y sus colegas estarían dispuestos a costear la flota.

Gracias al inesperado ofrecimiento tiene Magallanes ahora dos opciones. Cuando llegó a la puerta de la "Casa de Contratación" era él quien iba a rogar que le confiaran una flota, y después de la audiencia se trató aún de especular con sus pretensiones y rebajar sus demandas. Ahora, con la oferta de Cristóbal de Haro en el bolsillo, Magallanes puede presentarse como capitalista. Si la corte no quiere correr el riesgo, tiene el orgullo de decir que esto no perjudicará sus planes, pues no necesita otro dinero, y sólo pide el honor de salir bajo el pabellón de España. A cambio de este honor entregará a la Corona, en un generoso rasgo, un quinto de la ganancia.

Esta nueva proposición, que deja fuera de cualquier riesgo a la corte española, es de tal modo favorable, que, paradójicamente, o más bien dentro de la estricta argumentación lógica, el Consejo de la Corona decide no aceptarla. Porque si un tan curtido comerciante como Cristóbal de Haro -así argumenta el Consejo de la Corona de España- se presta a poner dinero en la empresa, es que la tal empresa promete ser de las más beneficiosas. Vale más, por consiguiente, financiar el proyecto con dinero del Tesoro, asegurándose así la principal ganancia y, con ella, la gloria. Después de corto regateo son aceptadas las condiciones de Magallanes y de Ruy Faleiro en su totalidad; con una prisa en abierta oposición con la marcha ordinaria de los asuntos oficiales del país, aquél pasa delante de todos. Y en 22 de marzo de 1518, Carlos V, en nombre de su madre Juana -incapacitada por su locura- y con el solemne "Yo el Rey", firma de su puño y letra la "Capitulación", o sea el compromiso con Magallanes y Ruy Faleiro.

“Pues que vosotros -así empieza el extenso documento-, Hernando de Magallanes, caballero, natural del reino de Portugal, y el licenciado Ruy Faleiro, del mismo reino, estáis dispuestos a prestar a Nos un gran servicio dentro de los límites que a Nos pertenecen en la parte del océano que Nos fue adjudicada, ordenamos que, al efecto, sea puesto en vigor el siguiente pacto.”

Sigue una serie de cláusulas. Por la primera es cedido a Magallanes y a Faleiro el derecho preferente y exclusivo en aquellos mares. "Que la suerte os acompañe -dice el documento en el complicado estilo cancilleresco- para los fines del descubrimiento de aquella parte del océano comprendida en los límites a Nos adjudicados. Y por cuanto no sería justo que mientras vais allí otros os perjudicaran intentando la misma empresa, y porque habéis tomado sobre vosotros las fatigas de esta empresa, place a nuestra Facia y voluntad, y así os lo prometemos, no dar permiso a nadie, durante los diez años siguientes, para seguir la misma ruta con fines a unos descubrimientos que vosotros habéis planeado. Pero en caso de que alguien deseara emprender tales viajes y pidiera para ello nuestro permiso, antes de otorgarlo os enteraríamos a fin de que, dentro del mismo término, con igual equipo y el mismo número de barcos que los otros que intentaran el descubrimiento, pudierais emprenderlo vosotros."

En los artículos sucesivos, de orden financiero, se asigna a Magallanes y a Faleiro, "en consideración a su buena voluntad y servicios prestados", un vigésimo de todos los ingresos que provengan de los territorios por ellos descubiertos, así como un derecho preferente sobre dos islas, en caso de que las descubiertas pasaran de seis. Además, como en el pacto de Colón, les será concedido el título de Adelantados o Gobernadores de todas aquellas tierras e islas, para ellos y para sus hijos y herederos. El que sean agregados a la flota un veedor real, un tesorero y un contador para la vigilancia de la contabilidad, no ha de limitar de ningún modo la libertad de acción de los capitanes. El Rey se obliga además, explícitamente, a armar cinco naves de un determinado tonelaje, provistas de su tripulación, víveres y artillería, en previsión de dos años de viaje. Este documento de la Historia universal se cierra con las solemnes palabras: "Considerado todo lo dicho, prometo, empeñando en ello mi honor y mi real palabra, que proveeré a que todas y cada una de las cláusulas sean cumplidas como arriba se expone, y para esto he mandado que la presente “Capitulación” sea expuesta, firmada de mi mano."

Como si esto no bastara, se especifica que todas las autoridades y funcionarios de España, desde los más elevados a los inferiores, se den por enterados de este pacto, para que Magallanes y Faleiro hallen facilidades "en todo a por todo, para agora e para siempre"; y esta orden es comunicada al Ilustrísimo Infante D. Fernando, e a los Infantes, Prelados, Duques, Condes, Marqueses, Ricoshomes, Maestres de las órdenes, Comendadores a Subcomendadores, Alcaldes, Alguaciles de la nuestra Casa e Corte a Chancillerías, e a todos los Consejos a Gobernadores, Corregidores a Asistentes, Alcaldes, Alguaciles, Merinos, Prebostes, Regidores a otras cualesquier justicias a oficiales de todas las ciudades, villas a logares de los nuestros Reinos a Señoríos". Y, en fin, a todos los brazos y organismos, y personas, desde el príncipe heredero al último soldado. No puede anunciar con mayor precisión que desde aquel momento todo el reino español está propiamente al servicio de dos desconocidos emigrantes portugueses.

Magallanes no podía esperar tanto ni en sus más osados sueños. Pero sucede algo todavía más pasmoso y trascendental: Carlos V, en sus años juveniles y más bien de un temperamento vacilante, reservado, se declara el más impaciente y fervoroso abogado de aquella nueva expedición de argonautas. Algo debió de apasionar de modo desacostumbrado al joven monarca, ya fuera en la actitud varonil y firme de Magallanes, o bien en lo osado de la empresa. El es quien más insiste en que se arme y salga pronto la expedición. Quiere que le enteren, semana por semana, del curso de la empresa, y si un obstáculo cualquiera aparece, basta que Magallanes se dirija a él para que una carta del rey rompa inmediatamente la oposición. Es casi la única vez durante su largo reinado que aquel Emperador, en general vacilante y fácil a las influencias, se puso al servicio de una idea magna. ¡La protección de un rey-emperador como Carlos V, toda una tierra a su disposición!... Al mismo Magallanes debió de pasmarle esta ascensión como soñada que, de la noche a la mañana, lo lleva a él, hombre sin patria, sin empleo despreciado y vilipendiado, al cargo de capitán general de una flota, a caballero de la orden de Santiago, a futuro gobernador de todas las nuevas islas y territorios, a dueño de vida y muerte, a señor de una armada, y, por encima de todo, a dueño por primera vez de sus propios pasos.

UNA VOLUNTAD CONTRA MIL OBSTACULOS

22 marzo 1518-10 agosto 1519

En las grandes acciones, la gente se fija con preferencia, por una especie de comodidad óptica, en los momentos dramáticos o pintorescos de sus héroes: César al pasar el Rubicón; Bonaparte, en el puente de Arcole. Quedan en la sombra los años, no menos creadores, de la preparación; la gradación espiritual, paciente, organizadora, de un hecho histórico. También en el caso de Magallanes, el pintor y el poeta se inclinan a presentarle en el momento del triunfo, cuando su nave surca el estrecho que ha descubierto. En la realidad, su incomparable energía se ejerció tal vez con más intensa grandeza cuando aún se trataba de obtener una flota y de llevar adelante su armamento en medio de los mil obstáculos. El "sobresaliente", el soldado desconocido, se encuentra de pronto frente a frente de una tarea heroica. Porque es algo totalmente nuevo, sin precedentes, lo que ha de llevar a cabo el no probado todavía en las tareas de organización. Tiene que armar una flota de cinco naves para un viaje del que no existe un patrón en el pasado y para el cual no valen las anteriores medidas. Nadie puede aconsejar a Magallanes en su arrojada empresa, porque nadie conoce las zonas no pisadas y los mares no surcados en los cuales se aventura antes que nadie. No hay tampoco quien pueda decirle ni aproximadamente el tiempo que durará el viaje alrededor de la esfera terrestre, no medida aún; ni a qué clima, a qué pueblos le llevarán las rutas vírgenes. La flota ha de estar

bien equipada, en previsión de todo lo imaginable: hielo ártico y calor tropical, tormenta y calma chicha, para un año, y tal vez para dos, o tres; para la guerra y para el tráfico mercante. Y todo esto, apenas calculable, a él solo le toca preverlo, adquirirlo y defenderlo contra los más inesperados obstáculos. Ahora que, por el solo hecho de concertar los preparativos, la empresa muestra sus dificultades, se hace patente la magnitud de la escondida labor de años enteros. Mientras su rival en la fama, Colón, ese Don Quijote de los mares, ese ingenuo fantaseador que vivía en la luna, confió a los Pinzón y a otros pilotos todos los detalles prácticos, muéstrase Magallanes -otro Napoleón- tan osado en la concepción del conjunto como preciso y minucioso en la previsión, en el cálculo de cada detalle. También en él se funde la fantasía genial con la genial exactitud, y del mismo modo que Napoleón, antes de su fulminante paso de los Alpes, hubo de calcular semana tras semana cuántas libras de pólvora, cuántos sacos de avena tenían que estar tal día en tal sitio a disposición de sus tropas en marcha, Magallanes, el conquistador de un mundo, se cree obligado a prever todo lo que puede hacer falta para dos, para tres años, y adelantarse a las dificultades que puedan presentarse. Enorme tarea para un solo hombre en una empresa tan intrincada, tan difícil de abarcar en su variedad, y que le obligará a sortear los numerosos e inevitables tropiezos que surgen al pasar de la idea al hecho; el acondicionamiento de los barcos exige, por sí solo, una lucha de meses. Es verdad que el emperador Carlos había empeñado su palabra de que facilitaría todo lo necesario y encarecería lo mismo a todos los servicios oficiales. Pero entre un mandato y su cumplimiento -aunque el mandato sea imperial- hay sitio para muchas dilaciones y estancamientos: lo que es verdaderamente creación, sólo el mismo creador puede ejecutarlo, si aspira a lo acabado. Y, en realidad, nada, ni lo que llamaríamos materias, dejó Magallanes en manos ajenas de lo que fue la empresa de su vida. En sus tenaces negociaciones con la "Casa de Contratación", las oficinas, los comerciantes, los proveedores, los artesanos, leía siempre la responsabilidad que tiene con los que a confían sus vidas, y está al tanto de todas las particularidades. No hay mercancía que no inspeccione, cuenta que no repase, ni, a bordo, cuerda, tabla o arma que no examine personalmente; conoce cada uno de los cinco barcos, desde la punta del palo mayor hasta el fondo de la quilla como conoce las uñas de sus dedos. Y, a semejanza de los que trabajan en la construcción de los muros de Jerusalén, que tenían en una mano la llana y en la otra la espada, Magallanes, al mismo tiempo que adereza la flota que ha de salir hacia lo desconocido, tiene que defenderse de la envidia y animosidad de los muchos que quisieran impedir a toda costa la expedición. Lucha heroica de un solo hombre contra tres frentes: los enemigos exteriores, los del interior y el obstáculo que la materia por sí misma opone a toda empresa que rebasa lo ordinario. Por esto, la suma de todas las dificultades vencidas es la que, al fin y a la postre, da la medida de un hecho y del hombre que lo lleva a cabo.

La primera embestida contra Magallanes viene de Portugal. Ya es de suponer que el rey Manuel se ha enterado enseguida del pacto concertado: no podía anunciársele nada peor. El monopolio de las especias producía a la Corona doscientos mil ducados, y ahora sus flotas se aprestaban a asomarse a los mismos veneros del oro, a las islas de las especias. ¡Qué catástrofe si, a última hora, los españoles llegaran por Oriente a las Molucas y las ocuparan antes que ellos! El peligro es de tal magnitud para el tesoro portugués, que el rey Manuel habrá de hacer todo lo posible para impedir la amenazadora expedición. Y encarga a su embajador en la corte española, Alvaro da Costa, de matar al pájaro en su nido.

Alvaro da Costa emprende la tarea con energía y por los dos cabos. Va primero a Magallanes e intenta -la miel y el látigo- atraerlo y amedrentarlo a la vez. ¡Que entre en sí mismo y vea el pecado que comete contra Dios y contra el rey poniéndose al servicio de un monarca extranjero! ¿No sabe, por ventura, que su rey, don Manuel, está en vísperas de casarse con Leonor, la hermana de Carlos V, y que la noticia de tal iniquidad representa el rompimiento de la boda? ¿No sería más razonable y más limpio que volviera a ponerse al servicio de su monarca, que en Lisboa le daba, seguramente, generosa recompensa?

Pero Magallanes sabe muy bien lo poco que le ama su señor; sospecha, no sin razón, que a la vuelta a su patria no le esperaría seguramente en ella ningún saco henchido de oro, sino una aguda puñalada, y declara, sintiéndolo mucho, que es demasiado tarde. Ya ha dado su palabra al rey de España y es preciso cumplirla.

Magallanes, el hombrecito, el insignificante y, sin embargo, peligroso campesino, no tiene rival sobre el tablero del ajedrez diplomático. Alvaro da Costa propone un atrevido jaque al rey. Su carta demuestra cómo era adicto al joven monarca: “Por lo que toca al asunto de Fernando Magallanes -escribe al rey Manuel-, Dios sabe lo que he porfiado. Hablé de ello al rey muy enérgicamente... Le insinué cuán feo e insólito proceder es el de un rey que toma a su servicio sujetos de otro monarca amigo, contra el expreso deseo de éste... Le rogué que tomara en consideración cómo es ésta menos que ninguna la ocasión de disgustar a Vuestra Alteza, y en empresa dudosa y de poca monta. Bastante tiene con sus vasallos si se le

antoja emprender algún descubrimiento, para que haya de servirse precisamente de los que están indispuestos con Vuestra Alteza. Le expuse cómo disgustaría a Vuestra Alteza saber que esos hombres solicitaron volver a su patria y España les negó el permiso. Para concluir, le rogué, por su propio bien y el de Vuestra Alteza, que se dignara hacer una de las dos cosas: o permitir a los dos hombres la vuelta a la patria, o abandonar por este año la empresa."

El rey de dieciocho años, que lo es hace poco, no tiene todavía experiencia bastante en asuntos diplomáticos. Por eso no logra ocultar del todo su sorpresa ante la descarada mentira de que Magallanes y Faleiro anhelaban volver a Portugal, y que si no lo hicieron fue porque la corte española se lo impidió. "Tan sorprendido estaba -refiere Da Costa-, que a mí mismo me desconcertó." También en la proposición de aplazar un año el viaje, hecha por el enviado portugués, reconoce inmediatamente el monarca la pezuña del diablo. Porque es precisamente el año que necesitaba Portugal para poder adelantarse a los españoles con una flota propia. Fríamente declina el joven monarca la proposición, diciendo al enviado que será mejor que hable con el cardenal de Utrecht. El cardenal remite el asunto al Consejo de la Corona, éste al obispo de Burgos, y en tales dilaciones, y en medio de continuas promesas cortesanas de que su primo Carlos no intenta oponer la menor dificultad "a su muy caro a amado tío e ermano" el rey Manuel, la queja diplomática de Portugal es archivada sin que Alvaro da Costa haya conseguido nada. Peor aún, porque la celosa intervención de Portugal ha dado nuevo impulso a Magallanes; de pronto, se cruzan en el destino del que ayer era todavía un hidalgo sin lustre los arranques de los dueños del mundo. Desde el momento en que el rey Carlos ha confiado una flota al oficialito de un día, Magallanes es para el rey Manuel un personaje importante. Y el rey Carlos, por su parte, no lo cedería por nada del mundo desde que el rey Manuel quiere recobrarlo a toda costa. Cuanto más España procure apresurar la salida de la expedición con más ahínco Portugal pondrá los medios para impedirlo.

La labor principal del solapado sabotaje de la flota será encomendada por Lisboa a Sebastián Álvarez, el cónsul de Portugal en Sevilla. Este espía oficial rondará continuadamente los barcos, examinará y recontará cada cargamento que llega a bordo; no dejará tampoco de contraer íntima amistad con los capitanes españoles que frecuentan el puerto. Con fingida indignación les pregunta si realmente los caballeros castellanos se dejarán imponer por aquel par de aventureros portugueses evadidos de su territorio. Ya se sabe que el nacionalismo es una cuerda que aun la mano más grosera es capaz de hacer vibrar sin gran trabajo; no tardan los marineros castellanos en corear las insidias con sus charlas y ocurrencias. ¡Dónde se ha visto! ¡Sin que hayan hecho un solo viaje al servicio de España, sólo por oír decir, se ha confiado una flota a esos fugitivos, nombrándolos, sin más ni más, almirantes y caballeros de la Orden de Santiago!

Pero Álvarez hace algo más que fomentar murmuraciones e invectivas en la mesa de los capitanes y en las tabernas. Promueve una verdadera agitación popular que puede costar el mando -y tal vez la vida- a Magallanes. Este motín -concedámoslo- es puesto magistralmente en escena por el diestro agente provocador.

En todos los puertos del mundo se encuentran innumerables vagos que no saben cómo matar el tiempo. Nada mejor para esos remolones, en un día soleado de octubre, que mirar cómo trabajan los demás. Un pelotón de desocupados se ha reunido alrededor de la nave almiranta *Trinidad*, que ha sido puesta en la ribera para calafatearla y repasar su quilla. Con las manos en los bolsillos, mascando tal vez tabaco fresco de la India occidental, los sevillanos contemplan la destreza de los valientes marineros en su tarea, reparando cada grieta con pez y estopa. De pronto, uno de los curiosos señala a los demás el palo mayor del *Trinidad*. "¡Qué descaro! -exclama indignado-. ¡Ese Magallanes salido de no sabe dónde, arbolando en pleno puerto del reino español, en la misma Sevilla, el pabellón portugués!... Un andaluz no debiera dejarse provocar así." Aquellos holgazanes con tal vehemencia increpados no observan, en su primer ardor, que el archipatriota que tan enfáticamente demuestra su indignación ante una ofensa al honor nacional no es ningún español, y que quien asume a la sazón el papel de agente provocador no es otro que don Sebastián Alvares, cónsul del reino de Portugal. Sin hacer más preguntas, se suman a la protesta voceando, hasta el punto de llamar la atención de otros curiosos, que corren de todos lados hacia donde ha estallado el tumulto. Y basta que uno de ellos proponga dejarse de comentarios y subir sin demora a arrancar la bandera, para que la pandilla se precipite sobre la nave.

Magallanes, que ha estado presidiendo la labor de los marineros desde las tres de la madrugada, se apresura a aclarar el error al alcalde, que ha acudido al puerto. Si el pabellón español no ha sido izado en el palo mayor es por una casualidad: precisamente están repintándolo. En cuanto a la bandera que hay en el

mástil, no es la bandera nacional portuguesa, sino la suya, la bandera particular del almirante, que a él cumple izar en el barco. Después de haber enderezado el error en la más cortés de las formas, Magallanes pide al alcalde que, haciendo valer su autoridad, mande salir del barco a todos aquellos escandalosos relajados.

Pero siempre resulta más fácil agitar la masa que apaciguarla. El populacho no renuncia a la diversión, y el alcalde se pone a su parte. Ante todo, ¡abajo el pabellón extranjero o harán valer el derecho por sus propias manos! Es en vano que el doctor Matienzo, el más alto cargo de la Casa de Indias, pretenda hacer valer su mediación a bordo. Entre tanto, el alcalde ha recurrido al apoyo nacional: el capitán del puerto, el teniente del almirante y un fuerte grupo de policía. Declara que la transgresión de Magallanes es una ofensa a España, y ordena a sus alguaciles que prendan al capitán portugués por haber izado la bandera del rey de Portugal en un puerto español.

Matienzo interviene con energía. Reprende al capitán del puerto haciéndole observar que puede resultar muy peligroso para un funcionario real arrestar al capitán, a quien su soberano ha conferido el mando supremo, con cartas selladas. Sería más cuerdo no ponerse en riesgo de quemarse los dedos en un asunto candente. ¡Es ya tarde! La tripulación de Magallanes y el grupo del puerto han venido alas manos. Han salido a relucir espadas, y únicamente la presencia de ánimo y la calma de Magallanes logran parar los pies a los amotinados, contemplados con regocijo por el agente provocador que había urdido la agitación. “Bien -declara Magallanes-. Estoy dispuesto a arriar la bandera, y aun a retirar el barco, y que disponga el rey como guste de lo que le pertenece; la responsabilidad de lo sucedido recaerá, desde luego, sobre los funcionarios reales del puerto." La solución no es a gusto del excitado alcalde, y los ofendidos en su honor nacional se retiran refunfuñando, y no tardan muchos días en catar el látigo. Porque Magallanes ha escrito inmediatamente al Emperador, quejándose de la ofensa que en su persona se ha inferido a su Real Majestad. Carlos I le reitera sin vacilar su favor y le asegura que los empleados del puerto serán castigados. Alvares se había regocijado demasiado pronto. La empresa vuelve a su curso normal.

Gracias a los nervios bien templados del ponderado Magallanes, la intentona ha sido sofocada. Pero, en tan vasta empresa, apenas cosido un lado, la tela se descose por otro. Cada día trae nuevos sinsabores. La "Casa de Contratación" opone resistencia pasiva, y no vuelven los funcionarios de su terca sordera hasta que estalla a sus oídos un rescripto de puño del Emperador. Pero pronto, en pleno armamento de la flota, el tesorero declara que no hay dinero en las arcas de la "Casa de Contratación" y parece que, por tal causa, la empresa va a ser diferida por tiempo indeterminado. La recia voluntad de Magallanes sabe también cómo vencer esta dificultad: convence a la corte para que asocie en el negocio a ciudadanos de manifiesta solvencia. De los ocho millones de maravedíes que ha de costar el armamento, dos millones quedan cubiertos rápidamente gracias a Cristóbal de Haro, que adquiere, en cambio, el privilegio de participación con la misma cuota en las expediciones sucesivas.

Ahora que el aspecto financiero queda resuelto, se puede empezar a poner las naves en las mejores condiciones para el viaje y proveerlas de todo lo necesario. No era muy regio su aspecto cuando se presentaron en el puerto de Sevilla los cinco galeones reales. "Son muy viejos y remendados -comunicó triunfalmente a Portugal el espía Alvares-. Temería viajar en ellos ni siquiera hasta las islas Canarias, pues su costillaje es blando como mantequilla." Pero Magallanes, bragado navegante de Indias, que sabía muy bien que se monta mejor a veces y con más seguridad sobre un jaco que sobre un potro, y que la labor de un operario experto puede hacer marineros hasta los buques más cansados de surcar el agua, no ha perdido su tiempo, y mientras los operarios, siguiendo las instrucciones que él les ha dado, trabajan día y noche en volver lo viejo nuevo, él se cuida del alistamiento de una tripulación entendida en los azares del mar.

¡Pero ya acecha una nueva dificultad allá en el fondo! Por más que los pregoneros recorren a son de tambor las calles sevillanas, y que los agentes de reclutamiento van hasta Cádiz y Palos, no hay modo de reunir los doscientos cincuenta hombres indispensables. Se habrá propagado la sospecha de que el viaje no ofrece seguridad, pues los reclutadores no aciertan a dar informes claros del objetivo final de la expedición; resulta igualmente embarazoso a la gente el hecho de que se lleven provisiones de boca para dos años, caso nunca visto. Así, pues, no es precisamente, en su aspecto, una guardia de honor la de aquellos hombres harapientos que al fin se logra reunir; recuerdan los reclutas de Falstaff; abigarrado conjunto de toda raza y nación: españoles y negros, vascos y portugueses, alemanes, ingleses, chipriotas, corfuenses e italianos, todos ellos auténticos *desperados* que venderían el alma al diablo; y se embarcarán por fin, de buena o mala gana, hacia Oriente u Occidente, con tal de cobrar algún dinero Y que haya esperanzas de mayor ganancia.

No bien cobijada la tripulación aparece un "pero" más. La "Casa de Contratación" protesta contra los reclutamientos de Magallanes; pretende que es excesivo el número de portugueses a que da cabida en la armada real española, por el cual no se pagaría ni un maravedí por sus jornales. Ahora bien, a juzgar por las cláusulas de la real cédula, a Magallanes no se le ponían limites en el derecho de escoger la tripulación a su gusto: "que la gente de mar que se tomase fuese a contento como persona que de ella tenga mucha experiencia". Y él se mantiene firme en este su derecho; escribe de nuevo al rey rogándole que le asista. Pero esta vez Magallanes se ha apoyado en un punto flaco. Carlos V, pretextando no querer molestar al rey Manuel, pero en realidad por recelo de que Magallanes, con sus portugueses, llegara a adquirir una extremada independencia, resuelve no admitir a bordo más de cinco portugueses. Y sobrevienen otras dificultades: los artículos pedidos a provincias y hasta a Alemania, en atención a la baratura, no han llegado a su tiempo; uno de los capitanes españoles se rebela, a su vez, contra el almirante y le ofende ante la tripulación. Nuevo recurso a la corte para que el aceite real cure las rozaduras. Cada día acarrea su chismorreo y se cruzan sin tregua las cartas entre ambas partes y con el rey. Un rescripto alcanza al otro. Una docena de veces diríase que la armada va a encallar sin haber salido todavía del puerto de Sevilla.

Pero Magallanes, gracias a su recia y vigilante energía, pasa por encima de todos los estorbos. El asiduo cónsul del rey Manuel ha de reconocer con inquietud que todos sus ardides para frustrar la expedición se han estrellado contra el paciente pero inconmovible rechazo del contrario. Cargados ya los cinco barcos, sólo esperan la orden de partida. Ya parece imposible que nada pueda poner nuevo impedimento a Magallanes. Pero Alvares lleva todavía oculta en el carcaj una última flecha envenenada; agrio y malicioso, tiende el arco para herir a Magallanes en el punto más vulnerable. "Porque, a mi parecer -escribe el agente secreto a su señor el rey Manuel-, había llegado el momento de exponer lo que Vuestra Alteza me confió, salí en busca de Magallanes. Lo encontré en su casa, atareado en colocar provisiones y objetos en cajas y cestos. De esto saqué que estaba decidido a poner en ejecución su nefanda idea, y convencido de que sería aquélla nuestra última conversación, le recordé una vez más las pruebas que yo, como buen portugués y amigo, había puesto en práctica para disuadirle del burdo error que estaba a punto de cometer. Púsele delante los muchos peligros que, cual rueda de Santa Catalina, erizaban el camino que iba a emprender, y cómo haría mejor en volver a su patria y a la protección de Vuestra Alteza, con cuya magnanimidad podía contar... Bien veía él mismo que todos los castellanos de categoría en Sevilla hablaban de él como de un sujeto de baja estofa y mala educación... y que, en general, se le menospreciaba por traidor desde que se puso en oposición con el país que rige Vuestra Alteza.”

Pero estas amenazas no hacen la menor impresión en Magallanes. No le viene de nuevo lo que ahora le comunica Alvares bajo la máscara de la amistad. Nadie sabe mejor que él mismo que Sevilla, que España le profesan enemistad, y que a los capitanes castellanos les rechinan los dientes al cumplir sus órdenes como gran almirante. Odienle los alcaldes sevillanos, rabien los envidiosos y murmuren los de sangre azul; ahora que la flota está a punto de zarpar, ni un emperador ni un rey pueden oponerle demora ni obstáculo. Una vez en el mar abierto, está salvado. Entonces tendrá señorío sobre vida y muerte, será el árbitro de sus caminos y de sus objetivos. Y a nadie deberá obediencia si no es a su propia misión.

Alvares no ha jugado todavía el último triunfo tanto tiempo guardado. Ahora sale con él. Irremisiblemente, por último, le insta con máscara de amigo a que oiga sus amonestaciones "por lo bien que le quiere". Le previene "lealmente" para que no preste mucho crédito a las "palabras de miel" del cardenal, ni aun a las afirmaciones del rey de España. Es cierto que el rey de España los ha nombrado a él y Faleiro almirantes de la flota, y con esto se le confiere a él, en apariencia, un mando ilimitado. Pero ¿podría asegurar Magallanes que, al mismo tiempo, no se hayan dado a otros instrucciones secretas que vengan a mermar encubiertamente su autoridad, instrucciones que se guardarán de comunicarle a él? Que no se engañe Magallanes y, sobre todo, que no se deje engañar. A pesar del sello y de la carta autógrafa, se sospecha algo muy efímero en su mando único. Trataríase -y no puede ser más explícito- de sus cláusulas secretas, de unas instrucciones confiadas a los inspectores del Rey, de las cuales le enterarán cuando ya será demasiado tarde para su honor.

"Demasiado tarde para su honor." Magallanes hace un movimiento involuntario, con el cual, el impertérrito, el que solía dominar sus emociones, da a entender que la flecha ha dado en el punto sensible, y con orgullo puede comunicar el tirador a su rey: "Se demostró altamente sorprendido de que yo supiera tanto."

De todos modos, es el creador de una obra quien mejor conoce sus faltas ocultas y a lo que está expuesta; lo que Alvares le indica, Magallanes 1o sabe hace mucho tiempo. No ha podido ignorar cierta ambigüedad en la actitud de la corte española y toda clase de indicios que le dan a entender que no se juega limpio con él. ¿No obró ya el Emperador contra el texto de la "Capitulación" al prohibirle llevar a bordo más de cinco portugueses? ¿Sería que en la corte le toman por un agente secreto de Portugal? Y aquellos veedores, aquellos tesoreros y contadores de que le han rodeado, ¿son unos contadores o unos guardias de vista que tal vez han de acabar minando su autoridad? Magallanes siente en la nuca el glacial aire colado del odio y de la traición -no negaría que hay una cierta verosimilitud en la pérfida insinuación del bien informado espía-; y el hombre que todo lo había calculado para la expedición se encuentra ahora ante un riesgo no previsto y experimenta una desazón comparable al estado de ánimo de uno que se hubiera sentado a la mesa de juego con unos desconocidos y, aun antes de tomar los naipes, le invadiese la idea turbadora de que son unos jugadores de ventaja conjurados contra él.

Lo que Magallanes experimenta en aquellos momentos es la tragedia de Coriolano, del que desertó de su patria por ofensas a su honor, tal como lo ha representado Shakespeare con trazos inolvidables. Coriolano, lo mismo que Magallanes, es el patriota que ha servido abnegadamente a los suyos año tras año y que, arrojado por éstos injustamente de su patria, movido por esa injusticia, ha puesto su malogrado valor al servicio del contrario. Pero de nada le vale al desertor, ni en Roma ni en Sevilla, su recta intención. Le sigue como sombra la sospecha: quien ha desertado de un pabellón, fácilmente traicionará al nuevo; quien ha abandonado a un rey, podría ser infiel a otro rey. El desertor está perdido, tanto si triunfa como si es vencido, odiado de los unos y de los otros; se encontrará solo en todas partes, y solo contra todos. Una tragedia empieza en realidad en el momento que el héroe se da cuenta de lo trágico de su situación. Magallanes vio, probablemente por primera vez, todos los males que le acechaban.

Pero ser héroe significa luchar contra un destino que se impone. Decidido, Magallanes aparta a un lado al tentador. No; así y todo, no pactará con el rey Manuel, aunque España no le agradeciera sus servicios. Hombre de honor, será fiel a su palabra, a su cargo, al rey Carlos. Alvares no tiene más remedio que escurrirse, ceñudo, convencido de que sólo la muerte puede romper la voluntad de aquel hombre de acero y por eso cierra el informe que manda a Lisboa con el piadoso deseo: "Pluguiera al Dios Todopoderoso que les fuera en este viaje como a los Corterreal." O sea: que Magallanes y su flota desaparecieran en el mar desconocido sin dejar rastro, como los valerosos hermanos Corterreal, cuyo tránsito y cuya tumba son todavía un misterio. Si se cumple este su piadoso deseo, si Magallanes, por suerte, fracasa en su viaje, entonces "puede Vuestra Alteza estar descuidado y será la envidia de todos los príncipes de la tierra".

La flecha del taimado amonestador no derribó a Magallanes ni logró apartarle de su cometido. El veneno, esto sí, el ardiente veneno de desconfianza, corroerá en adelante el alma de Magallanes. Desde aquel instante, el solitario Magallanes, a cada momento, en sus propios barcos, se sabe rodeado de enemigos, o así lo imagina. Esta sensación de inseguridad no logra debilitar su acción y más bien templa su voluntad para sucesivas decisiones. Quien ve acercarse una tormenta sabe que una sola cosa puede salvar la nave y la tripulación: la resistencia del capitán que gobierna serenamente el timón; y lo gobierna él solo.

¡Abajo, pues, todo lo que frena todavía la libre voluntad! ¡Que el puño y el codo echen a un lado a quien se le oponga!

Desde que se siente acechado por aquellos veedores y contadores, Magallanes está más decidido que nunca a extremar su independencia y a no guardar consideraciones. Sabe que es una sola voluntad la que ha de guiar y decidir, llegado el momento: el mando de la flota no debe estar dividido entre dos capitanes generales, entre dos almirantes. Uno solo debe estar por encima de todos y, si es preciso, contra todos. Por esto no se conforma con cargar, en viaje tan peligroso, con un segundo comandante histérico y batallón como Ruy Faleiro. ¡Antes de que la flota se disponga a salir del puerto, ese lastre deba ser echado por la borda! Ya hace bastante tiempo que el astrónomo es para él una rémora. En nada ha contribuido a la obra el teórico durante aquellos meses tan difíciles y extenuantes, porque no son oficios de astrólogo el reclutar marineros, proveer al calafateo de las naves y seleccionar provisiones, probar mosquetones y trazar reglamentos. Llevarle sería como atarse al cuello una piedra, y Magallanes necesita tener la mano libre a derecha a izquierda contra los peligros que le salgan delante y la conjuración que se trame a sus espaldas.

Cómo se arregló Magallanes para llevar a cabo esa filigrana diplomática del descarte de Faleiro, no se sabe; preténdese que el mismo Faleiro se hizo su propio horóscopo, deduciendo de él que no volvería del viaje, y entonces se retiró voluntariamente. Esta renuncia, tan lindamente compuesta, había de redundar

exteriormente en una especie de elevación de Faleiro: un edicto imperial le nombra comandante único de una segunda flota -que solamente sobre el papel tiene tablas y velas-, y Faleiro traspasa a Magallanes sus mapas y cuadros astronómicos. Con esto queda salvada la ultima de las cien dificultades, y la empresa de Magallanes vuelve a ser lo que en un principio: su propia idea y su propia acción. Ahora todo recae sobre él solo, los afanes, la responsabilidad y el peligro pero también la máxima dicha espiritual de una naturaleza creadora: ser responsable únicamente ante sí mismo de la realización del hecho que uno mismo ha elegido.

LA PARTIDA

20 septiembre 1519

El 10 de agosto de 1519, un año y cinco meses después de que Carlos, el futuro señor de ambos mundos, firmase el pacto, los cinco barcos dejan, por fin, tras de sí la rada de Sevilla para seguir río abajo hacia Sanlúcar de Barrameda, donde el Guadalquivir desemboca en el mar; aquí ha de tener lugar la última verificación y abastecimiento de la flota. La despedida se ha celebrado en la iglesia de Santa Maria de la Victoria. Magallanes, después de haber prestado de rodillas el juramento de fidelidad de toda la tripulación reunida, ante una devota multitud, recibe el estandarte real de manos del corregidor Sancho Martínez de Leyva. Tal vez vuelve a su memoria en este instante otro juramento prestado igualmente en una catedral, de rodillas, antes de su primer viaje a Indias. Hacía entonces voto de fidelidad a otra bandera, la portuguesa, y ponía su sangre al servicio de otro rey, Manuel de Portugal, no Carlos de España. Pero, con la misma veneración de entonces al mirar el joven "sobresaliente" al almirante Almeida desplegar la bandera de seda, blandiéndola sobre las cabezas de la multitud arrodillada, miran ahora los doscientos sesenta y cinco hombres a su señor y guía de sus destinos.

En aquel puerto de Sanlúcar, frente al castillo del duque de Medina Sidonia, hace Magallanes su último examen antes de partir hacia lo desconocido. Con el amor solícito y temeroso de un artista que prueba su instrumento, tantea y vuelve a tantear su flota antes de emprender el viaje. Conoce los cinco barcos con la misma exactitud que su propio cuerpo. ¡Qué mala impresión le causaron cuando, recién comprados en un lote, a toda prisa, los vio lastimosos, destartalados, viejos y cansados de navegar! Pero desde entonces se ha hecho muy buena labor; cada uno de los cinco galeones ha sido renovado, sustituido el reblandecido costillaje con nuevas planchas, y, desde la quilla a la punta del palo mayor, encerado y empecinado, calafateado y fregado de nuevo. Magallanes ha golpeado con su propia mano cada pieza, cada tabla, para asegurarse de que la madera no estaba podrida o carcomida, y ha comprobado la calidad y eficacia de cada puerta, cada tornillo, cada clavo. De reforzado lienzo y recién pintadas son las velas que ostentan la cruz de Santiago, patrón de España; renovadas las bisagras, lucientes los metales, y todo limpio y en su lugar; no habría envidioso ni espía que se atreviera ahora a burlarse de los galeones remozados, rejuvenecidos. No se les ha podido prestar una velocidad que no está en ellos, y poco aptos serían para una regata aquellos cúteres panzudos; pero, gracias a su sólida anchura y a su profundo calado, ofrecen mucho espacio para la carga y una cierta seguridad en las travesías difíciles; precisamente por su pesadez pueden arrostrar, según humana previsión, las más crudas tormentas. El mayor entre esa familia de buques reunidos como hermanos es el *San Antonio,* con sus ciento veinte toneladas. Por algún motivo que desconocemos, Magallanes lo confía al mando de Juan de Cartagena, y elige para sí el *Trinidad*, que será la nave capitana, a pesar de sus diez toneladas menos. Por orden de magnitud siguen luego el *Concepción*, con noventa toneladas, al mando de Gaspar Quesada; el *Victoria,* que hará honor a su nombre, capitaneado por Luis de Mendoza, con ochenta y cinco toneladas: el *Santiago,* de setenta y cinco, al mando de João Serrão. Magallanes quiso expresamente esa variedad de tipos, porque necesitaba los pequeños, por su menor calado, como embarcaciones de reconocimiento y, a la vez, como avanzada; será preciso, por otra parte, un arte muy marinero para mantener reunida constantemente en mar abierto una escuadrilla de hermanos desiguales entre sí.

Magallanes va de un barco a otro para examinar, ante todo, la marcha y el cargamento. Subiendo y bajando escalerillas, todo lo tiene inventariado con la mayor exactitud, y todavía hoy podemos convencernos, gracias a los documentos archivados, de la precisión, de la escrupulosidad con que uno de los más fantásticos aventureros de la Historia universal descendió, en sus cuentas y recuentos, hasta el ínfimo detalle. En las extensas actas hallamos registrado, hasta el último maravedí, lo que costó cada martillo, cada cable, cada saquito de sal o resma de papel, y esas frías y correctas columnas de cifras que podrían ser de mano de cualquier escribiente, con todas sus especificaciones y fracciones, nos parecen más

ilustrativas que las palabras patéticas acerca del genio de la paciencia que aquel hombre poseía. Como curtido marinero, conocía exactamente Magallanes la enorme responsabilidad de un viaje a lo desconocido. Sabía que el objeto más insignificante que, por ligereza o falta de memoria, queda olvidado al emprender el viaje, ya no puede recuperarse; en este caso particular, el descuido es irreparable: nada reemplaza al objeto; no hay expiación que lo remedie. En las zonas desconocidas a que con ansiedad se dirige, cada rollo de estopa, cada pedazo de plomo, cada gota de aceite, cada hoja de papel, representan algo que ni con todo el dinero, ni con la propia sangre, podría adquirirse: por una pieza de repuesto olvidada, un barco puede quedar, de pronto, fuera de servicio; y por un solo cálculo equivocado, fracasar toda la empresa.

Por eso, la mirada más exigente, la más cuidadosa de esta última revista general, es para las provisiones. ¿Qué es lo que consumen doscientos sesenta y cinco hombres durante un viaje cuya duración no puede presumirse ni aproximadamente? Operación de las más difíciles, ya que uno de los factores -la duración del viaje- se ignora. Únicamente Magallanes -y se guarda de comunicarlo a los tripulantes- tiene idea de que pueden pasar muchos meses, probablemente años, antes de que les sea dado renovar sus provisiones de boca; es preferible pecar por carta de más, y el volumen es importante en relación con el pequeño espacio de cada embarcación. El alfa y omega de la alimentación lo constituye la galleta de barco: veintiún mil trescientas ochenta libras ha mandado cargar Magallanes, que cuestan, junto con los sacos que la contienen, trescientos setenta y dos mil quinientos diez maravedíes; hasta donde llegue la humana previsión, este colosal racionamiento puede durar dos años. A1 leer la lista de provisiones de Magallanes, más bien se imagina un trasatlántico moderno de veinte mil toneladas, que cinco cúteres pesqueros sumando en total unas quinientas o seiscientas toneladas -diez toneladas de aquella época equivalen a once de las actuales-. ¡Qué no habrá amontonado en el espacio estrecho y húmedo! Cerca de los sacos de harina, de judías, lentejas, arroz y todas las legumbres imaginables, hay cinco mil seiscientas libras de carne y de tocino, doscientos barriles de sardinas, novecientos ochenta y cuatro quesos, cuatrocientas ristras de ajos y cebollas; agréguese toda clase de sabrosos requisitos, como mil quinientas doce libras de miel, tres mil doscientas libras de uva de Málaga, pasas y almendras; abundancia de azúcar, vinagre y mostaza. Siete vacas -pero poco vivirían los buenos cuadrúpedos- son subidas a bordo todavía a última hora: con ellas hay leche a discreción para los primeros tiempos, y, para lo sucesivo, carne fresca comestible. Pero a los recios muchachos les importa más el vino como bebida habitual. Para mantener los ánimos de la tripulación, Magallanes mandó comprar en Jerez lo mejor de lo mejor, y nada menos que cuatrocientos diecisiete odres y doscientos cincuenta y tres toneles, con lo que quedaba asegurado teóricamente por dos años la bebida en la mesa de los marineros.

Con la lista en la mano anda Magallanes de un galeón a otro y de uno a otro objeto. ¡Cuántos afanes le costó reunir, examinar, calcular y pagar todo aquello! ¡Qué de luchas durante el día con las oficinas y los comerciantes, y qué angustias por las noches con la idea de que algo ha quedado olvidado o mal repartido! Pero parece que ya nada falta de lo que necesitarán para el viaje doscientos sesenta y cinco estómagos. Se ha provisto a lo que será el reparo de los hombres. Los barcos son también como seres vivientes y mortales. La tempestad rasga las velas, tira de los cables y los desgaja; el agua de mar muerde la madera y oxida el acero; el sol marchita los colores; la oscuridad gasta el aceite y las velas. Cada pieza del equipo supone otras de recambio; el áncora y el cordaje, la madera, el hierro y el plomo, los troncos para labrar nuevos mástiles, la tela de saco para renovar el velamen. No menos de la carga de madera que cabe en cuarenta carros llevan los barcos para la rápida reparación de cualquier desperfecto, para renovar las planchas y el costillaje, además de alquitrán, pez, cera y estopa a toneladas para tapar las junturas; no falta, naturalmente, el indispensable arsenal de tenazas, sierras y taladros, tornillos, palas y martillos, clavos y picotas. Amontónanse millares de anzuelos, docenas de arpones y abundante reserva de redes para coger los peces que han de ser, al lado del pan el alimento principal de la tripulación. Se ha pensado en hacer frente a las tinieblas con ochenta linternas pequeñas y mil cuatrocientas libras de velas, sin contar los gruesos y pesados cirios para la misa. También se ha calculado para largo plazo en los artículos de utilidad náutica: brújulas y agujas, relojes de arena y astrolabios, cuadrantes y planisferios, preciados instrumentos insustituibles; y se dispone de quince libros en blanco para los empleados que hacen los cálculos -porque, ¿cómo proveerse de papel durante el viaje, a no ser en China?-. Contando con los incidentes desagradables, no faltan las cajas de medicamentos, los aparatos de salvamento, las manillas y cadenas para los insumisos; y también se ha atendido a la diversión, con tambores y tamboriles, a los cuales no dejarían de acordarse un par de violines, pífanos y gaitas.

Es esto una reducida muestra del catálogo, verdaderamente homérico, del equipo naval de Magallanes, que sólo se refiere a algunas cosas esenciales de las mil que los hombres y sus embarcaciones requieren para un viaje cuyas circunstancias escapan a toda previsión. Pero no es por curiosidad únicamente por lo que el futuro dueño de ambos mundos manda hacia lo desconocido una flota que importa, con todo su pertrecho, hacia los ocho millones de maravedíes; estos cinco barcos no han de aportar al Consorcio sólo unos resultados cosmográficos, sino también tanto dinero como sea posible. Es preciso llevar abundantes artículos, y bien elegidos, para trocarlos por las mercancías tan anheladas. Nadie como Magallanes conoce, por sus viajes a Indias, el gusto ingenuo de los hijos de 1a Naturaleza. Le consta que hay dos cosas que hacen efecto en todas partes: el espejo, dentro del cual el habitante de la tierra, sea negro, moreno o amarillo, ve con asombro su propia cara, y luego, las campanillas y los cascabeles, encanto eterno de las almas infantiles. No menos de veinte mil de esos sonoros chirimbolos lleva la flota consigo, junto con novecientos espejos pequeños y diez grandes -de los cuales, por desgracia llegarán rotos 1a mayor parte- y cuchillos *made in Germany* que la lista subraya en estos términos: "400 docenas de cuchillos de Alemania, de los peores", cincuenta docenas de tijeras y, naturalmente, los imprescindibles pañuelos de bolsillo de vivos colores, y las caperuzas encarnadas, los brazaletes de latón, la pedrería falsa y los abalorios. Pónense aparte, así como otros trapos chillones de lana y de terciopelo, un par de trajes turcos; en conjunto, la más infame pacotilla, tan poco apreciada en España como las especias en las Molucas, pero que llena idealmente la función mercantil, de modo que tanto el comprador como el vendedor mejoran en el trueque diez veces el valor de la mercancía que ofrecen, haciendo ambos fuertes ganancias.

Peinetas y caperuzas, espejos y juguetes, sólo entran en juego, naturalmente, en el caso afortunado de que los indígenas se hallen dispuestos a alternar pacíficamente. Pero también se ha provisto holgadamente para el caso contrario, o sea el de la posible hostilidad. Cincuenta y ocho cañones, siete largos falcones, tres pesados morteros, asoman su adusta facha por las aberturas, y pesan en el vientre de las naves abundantes balas de hierro y de piedra, así como el plomo a toneladas para fundir otras. Mil lanzas, doscientas picas y doscientos escudos expresan una terminante decisión, sin contar con que la mitad de la tripulación tiene su equipo de cascos y corazas. Dos arneses fueron encargados a Bilbao para el almirante, que le visten de acero de pies a cabeza: así puede presentarse a los pueblos extraños como un invulnerable ser sobrenatural. La expedición, pues, considerada militarmente, aunque el plan y el carácter de Magallanes sean ajenos a la intención guerrera, no va peor equipada que la de Hernán Cortés, que conquistaba en el mismo verano de 1519 un vasto Imperio en el otro extremo del mundo, con un puñado de hombres. Un año heroico parecía alborear para España.

Insistente, y con la vigilancia e imperturbable perseverancia que le caracteriza, Magallanes ha comprobado por última vez las condiciones náuticas la carga y el aderezo de las cinco naves. ¡Una ojeada más a la tripulación! No ha sido fácil reclutarla. Han pasado semanas y más semanas antes de reunirla, cruzando callejas, entrando en las tabernas, siguiendo los más intrincados vericuetos del barrio del puerto. Harapientos, asquerosos, indisciplinados, se arrimaron a él. Hablan el más enmarañado volapuk: español, éste; italiano, aquél; francés, el de más allá; otros, el portugués, el griego, el catalán y el alemán. Ha de pasar tiempo todavía antes de que esté cocido este rancho, antes de formar con 1a una tripulación dispuesta en la que se pueda confiar. ¡E1 los tendrá en un puño al cabo de un par de semanas a bordo! Quien ha sido durante siete años un simple "sobresaliente", marinero y hombre de guerra a la vez, sabe cómo se contenta a los marineros y lo que de ellos puede exigirse. No le preocupa al almirante su tripulación.

Pero cuando ve mandar en los otros barcos a los tres capitanes que le han asignado, experimenta una tirantez que se acerca a la cólera. Instintivamente, sus músculos se ponen más tensos, como los de un luchador inmediatamente antes de empezar el combate. ¡Con qué semblante frío y altanero, con qué mal encubierto desprecio -tal vez con toda intención mal encubierto- le mira, al pasar, el veedor, el real inspector Juan de Cartagena, al cual tuvo que traspasar el mando del *San Antonio,* en lugar de Faleiro! No hay duda de que Juan de Cartagena es un navegante de categoría y experto y que ni su honorabilidad ni sus ambiciones pueden ignorarse. Pero ¿conseguirá el noble castellano no excederse en esas ambiciones? Primo del obispo de Burgos, investido por el rey con el titulo de *conjuncta persona* que tenía Faleiro, ¿le será sumiso a él, a Magallanes, como ha jurado? Lo mira, y no puede menos de acordarse de las palabras que Alvares le susurró: que otros, además de él, llevaban en el bolsillo amplios poderes, de los cuales se enteraría cuando ya sería demasiado tarde para su honor. No es menor la hostilidad con que le mira Luis de Mendoza, que tiene a su mando el *Victoria.* Una vez, en Sevilla, le negó obediencia descaradamente y, así y todo, Magallanes no pudo despedir al enemigo secreto que el rey le había agregado como tesorero. No,

poco significa que todos esos oficiales le hayan jurado solemnemente fidelidad y obediencia en la catedral de Santa Maria de la Victoria, a la sombra del estandarte; en lo intimo del alma son sus enemigos y le tienen envidia. Conviene guardarse de esos hidalgos españoles.

Ha tenido la suerte, a pesar de todo, de poder soslayar el rescripto real y la enojada protesta de la "Casa de Contratación", dejando colarse en la flota a treinta portugueses entre ellos un par de fiados amigos y parientes. Ahí está, antes que nadie, Duarte Barbosa, su cuñado, experto en expediciones; Álvaro de Mesquita, también pariente, y Estevão Gomes, el mejor piloto de Portugal. Ahí está Joãó Serrão, que consta como español en la lista y ha estado en la Castilla del Oro, participante en las expediciones de Pizarro y de Pedro d'Arias, pero que por algún lado debe de ser su compatricio, siquiera por el parentesco con Francisco Serrão, el amigo entrañable de Magallanes. También representa una buena adquisición la presencia de Joáo Carvalho, que conoce el Brasil desde muchos años antes, y viene ahora a bordo en compañía de un hijo que le nació allá de una esposa brasileña de tez morena. Ellos pueden ser, gracias a conocer el idioma y el sitio, los más excelentes vanguardistas; si, por otra parte, lograran llegar, por encima del Brasil, a las islas de las especias y a Malaca, en la zona del lenguaje malayo, les haría de intérprete Enrique, el criado esclavo de Magallanes. Éste se encuentra, pues, entre los doscientos sesenta y cinco, con media o una docena de hombres incondicionalmente adictos. No es mucho. Pero quien no puede elegir, ha de correr el riesgo contra el número y las circunstancias del momento.

Aquilatando severamente en su interior cada particularidad, calculando sin tregua, Magallanes intentaba puntualizar quién estaría a su lado y quién estaría contra él en el caso decisivo. Pero, de pronto, desaparece la tensión y sonríe a pesar suyo. ¡Dios mío! ¡Había estado a punto de olvidarse de aquel excelente, de aquel superfluo que le había llovido del cielo a última hora! Tenía que ser una bendita casualidad que el joven italiano, sosegado y modesto, Antonio Pigafetta, miembro de una familia notable de Vicenza, se escurriera en medio de la abigarrada sociedad de aventureros, buscones, rapiñadores *y desperados*. Llegado a Barcelona con el séquito del protonotario papal en la corte de Carlos V, el caballero, barbilampiño todavía, oyó hablar de la misteriosa expedición que por unas rutas desconocidas ha de cumplir objetivos y llegar a zonas todavía no alcanzadas. Tal vez en su nativa Vicenza, Pigafetta había leído ya el libro de Vespucio impreso en 1507 sobre los *Paese novamente retrovati*, en el cual el autor habla del placer que experimenta en *andare a vedere parte del mondo a le sue meraviglie*. O quién sabe si contribuyó al entusiasmo del joven italiano el muy leído *Itinerario* de su compatriota Varthema. Muévele poderosamente la idea de poder contemplar por sus propios ojos las cosas grandiosas y escalofriantes del océano. Carlos V, a quien se dirige para rogarle que le deje tomar parte en la misteriosa expedición, lo recomienda a Magallanes, y, de pronto, comparece entre aquellos lobos de mar, codiciosos aventureros, un idealista de los más singulares, que no se arriesga por amor al dinero, sino por una auténtica pasión de trotamundos; que empeña su vida en la aventura como *dilettante*, en el sentido más bello de la palabra, o sea por su *diletto*, por el puro goce de ver conocer y admirar.

Pero, en realidad, este excedente, este superfluo, es el que más importa a Magallanes de los que participan en la expedición. Porque, si alguien no lo describe, ¿qué valdrá un hecho? Un hecho histórico no halla su cumplimiento en la ejecución inmediata sino en la circunstancia de ser transmitido al porvenir. Lo que se llama Historia no consiste en la suma de todos los hechos significativos que se han producido en el espacio y en el tiempo; la Historia del mundo sólo abarca el pequeño sector que la expedición poética o sabia logró iluminar. Nada sería Aquiles sin Homero, y toda figura es sombra y los hechos se disuelven como la onda líquida en el mar inmenso si no existe el cronista que los hace permanentes en su descripción o el artista que les da nueva forma. Tampoco de Magallanes y de sus hechos sabríamos gran cosa si no tuviéramos más documentos que la *Década* de Pedro Mártir, la ceñida carta de Maximiliano Transilvanus y el par de apuntes y las libretas de a bordo de los diversos pilotos. Es este modesto caballero de Rodas, el excedente, el superfluo, quien ha puesto en evidencia para la posteridad la gesta de Magallanes.

No era, en verdad, nuestro bravo Pigafetta ni un Tácito ni un Livio. Como en el arte de la aventura, tampoco pasó de aficionado en el de la pluma. Simpático él, no se puede decir que sea su fuerte el conocimiento de los hombres. Como si hubiera estado durmiendo en medio de la tensión de ánimo trascendental entre Magallanes y los otros capitanes de la flota. Pero precisamente porque le importan poco esas correspondencias, Pigafetta observa más cuidadosamente las particularidades y las apunta con la vigilante pulcritud del muchacho a quien dan como deber la descripción de su paseo dominical. No siempre podemos fiar en él, porque a veces, en su ingenuidad, los viejos pilotos, que adivinan enseguida en sus trazos al bisoño, le dan gato por liebre; pero de ese poco de fábula y de inexactitud nos compensa de sobra

Pigafetta con la curiosidad solícita que le guía en la descripción de cada pormenor; el haber llegado a tomarse la molestia de interrogar, estilo Berlitz, a los patagones, reservó al modesto caballero de Rodas, sin que él mismo lo sospechara, la gloria histórica de haber redactado el primer vocabulario de expresiones americanas. Pero un honor más alto le esperaba: el de que nada menos que Shakespeare echara mano, para su *Tempestad,* de una escena del libro de viaje de Pigafetta. ¿Que suerte mejor puede caber a un escritor mediocre que la de instar al genio a tomar de su obra efímera un destello para la suya imperecedera, levantando así, en su vuelo de águila, un nombre insignificante a las esferas eternas?

Magallanes ha terminado su ronda de inspección. Con la conciencia tranquila puede decir: "Todo lo que un mortal es capaz de calcular y prever, lo tengo calculado y previsto." Pero la aventura de un viaje de descubrimiento exige poderes más altos que todo lo que puede ser medido y pesado. El hombre que intenta fijar con la mayor exactitud todas las posibilidades del éxito, ha de tomar también en consideración el final más probable de un viaje tal, o sea: no volver de él. Por eso Magallanes, luego que ha convertido en acción su propósito, redacta su última voluntad dos días antes de la partida.

No puede menos de sentirse conmovido quien lea ese testamento de Magallanes. Porque, generalmente, el que dicta su última voluntad conoce, al menos aproximadamente, la extensión de sus bienes. ¿Cómo podía Magallanes calcular, ni siquiera aproximadamente, lo que dejaría en herencia? Aún guardan los astros el secreto de si dentro de un año será un mendigo o uno de los hombres más ricos de la Tierra. Todo su haber consiste en aquel pacto con la Corona. Si el viaje es venturoso, si Magallanes da con el legendario “paso”, alcanza las islas de la especiería y vuelve de allí con rico cargamento, este que ahora zarpa como pobre aventurero volverá al solar sevillano convertido en un Creso. Y si por el camino descubre unas islas, sus hijos y nietos podrán añadir a tanta riqueza un título hereditario; serán gobernadores y adelantados. Pero si se equivoca en la ruta, si los barcos se estrellan, su esposa y sus hijos levantarían las manos en las puertas de las iglesias implorando la caridad de los fieles para no morirse de hambre. Sólo unos poderes superiores, los mismos que guían el viento y las olas, pueden decidir. Y Magallanes, fervoroso católico, se humilla ante la voluntad inescrutable de Dios. Por eso, antes que a los hombres y a los poderes terrenales, ese testamento conmovedor se dirige "al alto y omnipotente Dios Nuestro Señor, que no tiene principio ni fin". Hablan en este testamento, primero, el cristiano; luego, el hidalgo; y sólo al final, el marido y el padre.

Pero un Magallanes nunca será oscuro o embrollado ni aun en medio de las piadosas disposiciones, y dedicará a la vida de más allá el mismo arte de previsión asombrosa que en las cosas de la vida terrenal. Todas las probabilidades están calculadas y escalonadas cuidadosamente. "Cuando esta mi vida actual acabara y empezara la eterna", desea "que lo entierren con preferencia en Sevilla, en el convento de Santa María de la Victoria, en su tumba de propiedad". Si le alcanza la muerte durante el viaje y no fuera posible trasladar su cuerpo al hogar, "den el último descanso a mi cuerpo en la iglesia más próxima dedicada a la Madre de Dios". Con tanta precisión como piedad, reparte el creyente cristiano los legados religiosos. Un décimo de aquella quinta parte del contrato ha de ser dividido en partes iguales entre el convento de Santa María de la Victoria, el cenobio de Santa María de Montserrat y el de Santo Domingo, en Oporto; mil maravedíes a la capilla sevillana donde recibió la sagrada comunión antes de la partida, y en el cual, Dios mediante, pensaba recibirla también a su regreso; un real de plata a la Santa Cruzada, otro real de plata para la Redención de Cautivos Cristianos en manos de los infieles, otro real de plata al Hospital de San Lázaro y un cuarto y quinto reales al Hospital de las Bubas y a la Casa de San Sebastián, a fin de que los que reciban las limosnas "rueguen allí a Dios Nuestro Señor por mi alma". Treinta misas han de ser rezadas ante su cadáver, y otras tantas, treinta días después de su sepultura en Santa María de la Victoria. Aparte esas honras, dispone "que en este día de mi sepultura tres pobres sean vestidos, recibiendo cada uno un traje de tela gris, una gorra, una camisa y un par de zapatos, para que recen a Dios por mi alma. Y deseo que en tal día sea dada comida no tan sólo a esos tres pobres, sino a otros doce, para que recen igualmente a Dios por mi alma, y que sea repartido un ducado de oro como limosna para las ánimas del purgatorio".

Una vez que la Iglesia ha tenido piadosa parte en su herencia, se espera que su última voluntad se dirigirá por fin a la esposa y al hijo. Pero el hombre profundamente religioso dispone todavía antes, de modo conmovedor, del destino de su esclavo Enrique. Tal vez ya anteriormente su conciencia se había detenido en considerar si a un verdadero cristiano le es licito tener como de su propiedad un esclavo, ni más ni menos que si se tratara de un pedazo de tierra o de una prenda de vestir, mayormente si ha recibido el bautismo cristiano, convirtiéndose así en un hermano de religión, un ser con alma inmortal. Magallanes no quiere presentarse ante Dios con semejante inquietud espiritual; por eso dispone que "desde el día de mi muerte, mi cautivo y esclavo Enrique, nacido en la ciudad de Malaca, de unos veintiséis años de edad,

quede libre de todo oficio de esclavitud o sujeción y proceda a su albedrío. Deseo además que de mi herencia sean destinados diez mil maravedíes en dinero constante a su sostenimiento. Le aseguro esta herencia porque se hizo cristiano, y a fin de que rece a Dios para la salud de mi alma".

Hasta después de considerar tan fervorosamente lo de la otra vida y dispuesto "las buenas obras que aun para los más pecadores pueden ser intercesoras en el juicio final", no pasa Magallanes a referirse, en el testamento, a su familia. Pero también en este punto precede al cuidado de los bienes una disposición acerca de algo inmaterial: la conservación de sus blasones y el nombre de su estirpe; hasta el segundo y el tercer miembro dispone Magallanes - ¡oscuro presentimiento! - los sucesores de su hijo en los títulos, en el caso que éste no le sobreviviera. Como el cristiano, el hidalgo demuestra también, en esta voluntad íntima, el anhelo de inmortalidad.

Después de todo esto, procede Magallanes a la partición de los bienes -meciéndose éstos, inciertos todavía, entre las olas y el viento - a su esposa y a su hijo: con un carácter de letra seguro y rígido como él mismo, firma el almirante: "Hernando de Magallanes". Pero el destino no se deja atar con una rúbrica ni apaciguar con Juramentos. Su voluntad dominadora es más fuerte que el más fervoroso anhelo humano. Ninguna de las disposiciones de Magallanes llegó a realizarse; su última voluntad queda reducida a una hoja baldía, sin la menor eficacia. Los que nombró como herederos no heredarán, los pobres de que se ha acordado no tendrán los prefijados consuelos; su cuerpo no recibirá sepultura en ninguno de los sitios que él dispuso, y sus blasones serán como perdidos. Únicamente la acción a que él mismo puso fin sobrevivirá al Viajero del mundo y será la Humanidad su única heredera.

Queda cumplido el último deber en el hogar y viene la despedida. Tiembla junto a él la esposa, a cuyo lado ha conocido durante un año y medio la verdadera felicidad por primera vez en su vida. La mujer tiene al hijo en brazos y los sollozos sacuden su cuerpo, nuevamente bendecido. La abraza por última vez y luego le estrecha la mano a Barbosa, un hijo del cual, el único, se lleva Magallanes como partícipe de su aventura. Y enseguida, rápidamente, para que las lágrimas de la mujer que deja allí no reblandezcan su temple, se precipita en el bote que ha de llevarle a Sanlúcar, donde le espera la flota. Una vez más, Magallanes confiesa en la pequeña iglesia de Sanlúcar y recibe la sagrada eucaristía, junto con todos los tripulantes. A la luz del amanecer -es un martes, 20 de septiembre de 1519, fecha memorable en la Historia del mundo- retiñen las áncoras, trepidan las velas y retruenan los cañones, mientras la tierra se va perdiendo de vista: el más extenso viaje de descubrimiento, la aventura más atrevida en la Historia de la Humanidad, ha empezado.

BUSCANDO EN VANO

20 septiembre 1519-1 abril 1520

El 20 de septiembre de 1519, la flota de Magallanes había dejado atrás la tierra firme. Pero en aquellos días ya empezaba España a extenderse más allá de Europa. Cuando, seis días más tarde, los cinco galeones bordean las islas Canarias y completan en Tenerife sus provisiones de agua y víveres, se encuentran aún en dominios de Carlos V. Una vez más es permitido a los viajeros del universo pisar tierra española y respirar el aire en el cual vibra su misma lengua, antes de pasar más allá, hacia lo desconocido.

Pero pronto acaba este último solaz. Dispónese Magallanes a arbolar las velas, cuando ve acercarse una carabela española que hace señales desde lejos. Trae a Magallanes un mensaje secreto de su suegro, Diego Barbosa. Generalmente, noticias secretas son malas noticias. Barbosa previene a su yerno de que tiene informes seguros de un plan secreto de los capitanes españoles que lleva a bordo, los cuales intentan negar la obediencia a Magallanes durante la travesía; quien acaudilla la conjuración es Juan de Cartagena, el primo del obispo de Burgos. Magallanes no tiene ningún motivo para dudar de la honradez y exactitud de esta alarma, que viene a confirmar la encubierta amenaza del espía Alvares al decirle que "había otros a quienes eran encomendadas órdenes contrarias a las suyas, pero que él no lo sabría hasta más adelante, cuando ya sería tarde para su honor". Pero los dados están echados, y el peligro franco sólo consigue endurecer más aún la fortaleza de Magallanes. Contesta orgulloso a Sevilla que, suceda lo que suceda, él permanecerá firme en su servicio al Emperador, aunque en ello le fuera la vida. Sin dejar ver a ninguno de los que están a bordo la siniestra lacónica advertencia que aquella carta contiene -la última que en su vida recibe-, ordena levar anclas y, al cabo de pocas horas, ya se desvanece en la lejanía el pico de Tenerife. Es la última vez que la mayoría de ellos ven tierra patria.

La tarea más difícil para Magallanes, en medio de todas las dificultades de la expedición, consiste en la diversidad de tonelaje y velocidad de cada uno de los cinco barcos, que hace muy difícil mantenerlos como formando un solo grupo. Perdiérase uno de ellos, y la flota andaría extraviada en medio del inmenso piélago sin caminos. Por eso antes de zarpar, Magallanes había elaborado, en avenencia con la "Casa de Contratación", un sistema especial para mantener el continuo contacto. Es verdad que los contramaestres, capitanes y pilotos estaban enterados del rumbo general, de la "derrota", como lo llamaban; pero en el mar abierto, el mandato esencial consistía sencillamente en seguir la estela del *Trinidad*, la nave capitana, que iba delante de todas, lo cual no es mucho pretender mientras dura la luz del día, pues ni en medio de la tempestad los barcos dejan de estar a la vista unos de otros; más difícil será de noche, para los cinco veleros, mantener la comunicación constante, y, con tal fin, se instala un sistema especial de señales luminosas. A1 anochecer se enciende, en el interior de un farol colgado en sitio eminente del *Trinidad*, una tea para que las naves que van detrás de la capitana no puedan perder de vista su rumbo. Si además de la antorcha de madera aparecen encendidas en el *Trinidad* otras dos luces, los barcos que le siguen han de entender que conviene moderar la marcha o bordear, a causa del viento desfavorable. Tres luces señalan el temor de una racha y aconsejan recoger la vela inferior. Cuatro luces ordenan bajar todas las velas. Unas llamas movedizas en la nave del almirante o el estampido del cañón ponen en cuidado los barcos que siguen, pues hay, próximos, bancos de arena o bajíos. De este modo se elaboró un ingenioso sistema de señales, lenguaje de fuego en la noche para los casos y azares que puedan presentarse.

Pero cada uno de los barcos ha de responder inmediatamente a la nave capitana por el mismo procedimiento del primitivo telégrafo de luces, de manera que el capitán general sepa si han sido entendidas y ejecutadas todas sus órdenes; además, cada noche, antes de oscurecer, los cuatro barcos, uno por uno, deben acercarse a la nave almirante para saludar a su jefe con las palabras: "Dios os salve, señor Capitán general y Maestre, a buena compañía", y recibir las órdenes para el espacio de las tres guardias nocturnas. Por medio de esta diaria comunicación de los cuatro capitanes con el almirante, parece garantizada la disciplina desde el primer día; la nave almirante guía, y las otras la siguen; el almirante impone el curso, y los otros capitanes tienen que seguirle sin preguntas ni quejas.

Esta guía severa y autoritaria en manos de un solo hombre, del callado portugués engolfado en sus secretos, que los manda comparecer cada día como reclutas y los despide una vez dadas las órdenes, como si fueran unos peones, desazona a los capitanes de los cuatro barcos restantes. Indudablemente -y no sin derecho- esperaban, digámoslo de una vez, que el Magallanes que en España había procedido tan sigilosamente acerca da la meta de la expedición, lo hacía así para sustraer a las charlas y al espionaje el secreto del "paso". Pero creían que, una vez en alta mar, desecharía tal precaución, los llamaría a bordo de su almiranta y, con los mapas a la vista, les detallaría finalmente el plan tan celosamente callado hasta entonces. Lejos de esto, se encuentran con un Magallanes más reservado que antes, si cabe; más frío e inabordable. Ni los llama, ni consulta sus opiniones, ni solicita consejo siquiera una vez de ninguno de los experimentados capitanes. No pueden hacer más que seguir sumisos la bandera durante el día y el farol por la noche, como el perro sigue a su amo. Por unos días, los oficiales españoles aceptan como cosa corriente el laconismo con que Magallanes les impone su rumbo. Pero cuando el almirante, en vez de hacer vela hacia el Sudoeste, hacia el Brasil, acentúa el rumbo más al Sur, y hasta Sierra Leona no deja de bordear la costa africana, Juan de Cartagena, en la comparecencia de aquella noche, le pregunta sin rodeos cómo es que el curso ha sufrido variación respecto a las instrucciones dadas en un principio.

Esta franca pregunta no significa de ningún modo arrogancia por parte de Juan de Cartagena -Y conviene acentuarlo, porque en la mayor parte de narraciones, para descargo de Magallanes, se presenta a Juan de Cartagena como un turbio traidor-. Lógico y justo debe considerarse que la *conjuncta persona* nombrada por el rey, el capitán da la nave más grande y veedor de la Corona de España, pregunte cortésmente al primer comandante por qué se ha variado el curso prescrito. Aun en el sentido náutico asistía la razón a Juan de Cartagena, ya que el nuevo curso se revelará en la práctica como un viraje que no hay duda costó a la flota catorce días de superfluo rodeo. No se sabe qué razones movían a Magallanes para alterar la ruta. Tal vez siguiera por la costa africana hasta Guinea, para, una vez allí -secreto de navegación portuguesa ignorado de los españoles-, tomar barlovento; o bien se apartó del curso porque prefería evitar los barcos que el rey de Portugal había mandado, probablemente en corso contra su flota, con rumbo al Brasil. De todos modos, a Magallanes le hubiera sido más fácil exponer a los otros capitanes los motivos del cambio de rumbo. Pero Magallanes no tiene en cuenta la particularidad, sino el principio; más que un par de millas hacia un punto o hacia otro, le importa asentar desde el comienzo la disciplina de la flota. Si hay conjurados

a bordo, como lo anunciaba su suegro, prefiere conocerlos frente a frente. Si realmente existen unas instrucciones ambiguas que le hayan ocultado, que se aclaren y todo será en favor de su autoridad. Le parece muy oportuno que Juan de Cartagena le llame a discusión, porque así se pondrá en claro si este hidalgo es su igual o su subordinado. Hay algo vacilante todavía en esta cuestión de categoría. Originariamente, Juan de Cartagena fue puesto en la flota por el Emperador en calidad de veedor general, y siéndolo y a la vez capitán del *San Antonio*, quedaba subordinado al almirante, sin derecho a consejo o discusión. Pero la situación modificóse en cuanto Magallanes descartó a su colega Faleiro, al cual sucedía Juan de Cartagena, nombrado *conjuncta persona*, que significa adjunto. Ambos pueden apoyarse en un documento regio: Magallanes en el suyo que le encomienda claramente el alto y único mando de la flota, y Juan de Cartagena en la "cédula" que le encarga "velar en el caso de que observe alguna negligencia, que falle la perspicacia y la vigilancia de los otros". Pero ¿puede también esa *conjuncta persona* pedir explicaciones al almirante? Magallanes no quiere que quede un momento en suspenso la pregunta, y por eso replica inmediatamente a la primera interrogación de Juan de Cartagena, con brusca decisión, "que le siguieran y no le pidieran más cuenta".

Es rudo. Magallanes prefiere, a largas amenazas o transacciones, dar a tiempo con el garrote. Es como decir sin rodeos a los capitanes españoles -y tal vez conjurados-: "No os engañéis. Llevaré el timón yo solo y enérgicamente." Pero, si bien sabe empuñar el volante, faltan a la mano de Magallanes otras facultades, y, ante todo, la de suavizar con habilidad las heridas que ha causado con su presión. Nunca llegó a aprender Magallanes el arte de decir cosas duras de un modo amable y de entenderse cordialmente y con holgura, tanto con los superiores como con los subordinados. Por eso no pudo menos de crearse desde los primeros pasos una atmósfera de tirantez, de hostilidad, con todo y ser él un centro de energía de primera clase; y la animosidad latente se agrava en la masa cuando el cambio de curso impugnado por Juan de Cartagena se manifiesta como un error evidente. El viento no los favorece y las naves quedan estancadas durante dos semanas en medio del mar en calma. Y siguen a éstas horas de tempestad tan violenta que, según el romántico informe de Pigafetta, no tenían más luz ni refugio que la radiante aparición del *corlbo santo* de los patronos San Anselmo, San Nicolás y Santa Clara, que los sacaron de apuro. Catorce días baldíos, por culpa del obstinado cambio de rumbo ordenado por Magallanes. Al fin, Juan de Cartagena no puede aguantar más, ni su deber se lo permite. ¡Ya que Magallanes no hace caso de consejos, ya que no soporta la crítica, que vea toda la flota el poco caso que él, Juan de Cartagena, hace del mísero navegante! No deja, por ello, de comparecer aquella noche, como todas, en el *Trinidad* para recibir órdenes de Magallanes. Pero por primera vez, Juan de Cartagena no se deja ver personalmente en la cubierta de su *San Antonio* para el saludo prescrito. Envía en su lugar al maestre, quien dirige al almirante estas palabras de salutación: "Dios vos salve, señor capitán y maestre."

Magallanes, ni por un momento cree que este saludo deficiente sea una equivocación casual, sin intención. Si Juan de Cartagena hace que se le dirijan llamándole capitán, y no capitán general, de acuerdo con, su cargo de almirante, es para significar ante toda la flota que la *conjuncta persona* no reconoce a Magallanes como superior. Por eso manda comunicar a Juan de Cartagena que espera, en lo sucesivo, recibir la salutación que corresponde. Pero también Juan de Cartagena se quita el antifaz. Fría es su respuesta al transmitirle que lo lamenta, y que si esta vez ha enviado como emisario al hombre más calificado de la tripulación, acaso la próxima le mandará al grumete. Durante tres días, e1 *San Antonio*, visible a distancia para toda la flota, interrumpe el saludo, dando a entender a los otros barcos que su capitán no reconoce la dictadura sin limites del comandante portugués. Bien manifiestamente -sea dicho en honor de Juan de Cartagena, que nunca fue el traidor solapado que algunos suponen-, el hidalgo español echa su guante de acero a los pies del portugués.

Nunca como en el modo de portarse en momentos decisivos se conoce el carácter de un hombre. El peligro saca a flor las fuerzas y facultades más recónditas de una persona; todas aquellas cualidades que quedaban a la sombra y escapaban a la medida, se destacan plásticamente en los momentos críticos. Cada vez que se trata de grandes decisiones, Magallanes llega al colmo del silencio y de la frialdad. Es como si se volviera de hielo. Por ruda que sea la ofensa, ni un destello se trasluce en sus pupilas bajo las espesas cejas; ni un nervio se estremece alrededor de la emboscada boca. Tiene en un puño a su temperamento, y su misma frialdad le hace transparentes las cosas, como de cristal; emparedado en su glacial silencio, profundiza y calcula mejor sus planes. Ni una sola vez en su vida ha procedido acaloradamente o con precipitación; precede al rayo un silencio largo, austero, sombrío, suspendido como una nube en el espacio.

También esta vez enmudece Magallanes. Quien no lo conociera -y los españoles no lo conocen todavía - creería que le ha pasado por alto la provocación de Juan de Cartagena. En realidad, Magallanes se está preparando para la réplica. Sabe que no conviene destituir de su cargo con violencia, en medio del mar, al capitán de una nave más grande y mejor armada que la propia. ¡Paciencia! ¡Más vale pasar por embotado o indiferente! Así calla ante la ofensa Magallanes, como él sabía callar: con el fervor de un fanático, con la tenacidad de un campesino y la pasión de un jugador. Le ven pasear tranquilamente arriba y abajo del *Trinidad,* absorto, al parecer, en los detalles cotidianos de a bordo. No se le ve incomodado por la ausencia absoluta de la acostumbrada salutación nocturna del *San Antonio, y los* capitanes se dan cuenta de que el hombre enigmático se manifiesta, de pronto, inclinado a la reconciliación; por primera vez, con motivo de una grave transgresión de la disciplina de un soldado, llama a su nave el almirante a los cuatro capitanes para que le asesoren. Sospechan éstos que la hostilidad con todos sus camaradas se le ha hecho insoportable; se habrá convencido, una vez comprobada su equivocación, de que es mejor aconsejarse con los viejos capitanes expertos, que tratarlos como *quantité négligeable.* El mismo Juan de Cartagena sube a bordo de la almiranta y viendo que se le brinda al fin la tan difícil oportunidad de hablar claro, repite la pregunta de por qué Magallanes ha alterado el curso del viaje. Magallanes, fiel a su modo, así como a su premeditado propósito, permanece frío; nada le acomoda tanto como ver que Cartagena se excita más y más delante de él; no muerde el anzuelo. Como el más alto empleado del rey, Cartagena cree tener derecho a la libre crítica, derecho del cual parece haber usado en grande. Al fin Cartagena se acalora y llega hasta el punto de negar obediencia a Magallanes. Esta explosión de abierta rebeldía es lo que esperaba el buen psicólogo para utilizarla en provecho de sus fines. Porque ahora puede descargar el golpe. Hace uso inmediato del incondicional derecho de justicia que le delegó Carlos V. Pone las manos sobre el pecho de Cartagena, con las palabras: "¡Daos preso!", y ordena a su alguacil maestre de armas y oficial de policía- que prenda al sedicioso.

Los otros capitanes españoles tienen el pasmo en los ojos. Pocos minutos antes eran todos de Juan de Cartagena, y, en lo íntimo, siguen fieles todavía a su compatricio y contra el poderhabiente forastero. Pero la prontitud del alarde de autoridad, la diabólica energía con que Magallanes cogió e hizo prender como delincuente al enemigo, ha enajenado su voluntad. Es en vano que Juan de Cartagena los exhorte a prestarle ayuda. Ninguno se atreve a avanzar un paso, ni siquiera a levantar los ojos contra aquel hombre achaparrado y robusto que, por primera vez, deja asomar algo de su siniestra energía entre los matorrales de su peculiarísimo silencio. Hasta que llevan a Cartagena para encerrarlo en un calabozo, no se dirige uno de ellos a Magallanes suplicándole con toda sumisión que no ponga hierros a Juan de Cartagena, que considere su calidad de hidalgo español. Basta con que, bajo juramento, lo confíe como prisionero a uno de ellos. Magallanes consiente, pero prometiendo Luis de Mendoza, que es quien se obliga por su honor, a ponerlo a disposición del almirante en cualquier momento. Asunto concluido. Una hora más tarde, otro oficial español, Antonio de Coca, tiene el mando del *San Antonio;* puntualmente y con todos los requisitos saluda por la noche al "capitán general" desde su barco, y el viaje continúa sin otro incidente. El 29 de noviembre, un grito lanzado desde la cofa anuncia la proximidad de la costa brasileña en las inmediaciones de Pernambuco, donde no desembarcan. El 13 de diciembre, después de un viaje de once semanas sin interrupción, los cinco barcos entran en la bahía de Río de Janeiro.

La bahía de Río de Janeiro, sin duda tan magnífica entonces, por lo pintoresco, como hoy en su esplendor ciudadano, no podía menos de aparecer como verdadero paraíso a la extenuada tripulación. Bautizada con el nombre de Río de Janeiro porque fue descubierta el día de San Jenaro, y erróneamente Río porque detrás del embrollo isleño se quiso ver la desembocadura de un poderoso río, ya quedaba entonces dentro de la esfera de dominio portuguesa, y Magallanes había decidido no tomar tierra en aquel sitio. Pero los portugueses no se habían establecido aún, ni fortificación alguna amenazaba con su artillería, Y era la pintoresca bahía, propiamente, una tierra de nadie. Impunemente pueden los barcos españoles bordear las islas encantadoras que protegen la playa florida y anclar sin que los moleste nadie. Apenas los botes de arribada se acercan, los indígenas se apresuran a salir de sus cabañas y de los bosques, y reciben con curiosidad y nada recelosos a los soldados cubiertos de acero. Manifiéstanse de ánimo pacífico y confiado, aunque más adelante Pigafetta se entera, con disgusto, de que aquellos bravos caníbales, en ocasiones ensartan en su asador a los enemigos que han vencido y luego, como si se tratara de un buey de Pascua, cortan las doradas lonchas y se las comen. No tienen, en cambio, los guaraníes, caprichos de esta naturaleza para con los divinos blancos que llegan de lejos, por lo cual pueden los soldados excusarse de utilizar los complicados arcabuces y las pesadas lanzas.

Al cabo de pocas horas se ha establecido ya un activo trueque de artículos. Y he aquí al buen Pigafetta en su elemento. El ansioso cronista no ha encontrado mucho que describir durante la travesía de once semanas: total, un par de historietas acerca de unos tiburones y de unos pájaros raros. ¡Ni que hubiera estado durmiendo durante el proceso del apresamiento de Juan de Cartagena! Pero ahora no tiene plumas bastantes en su estuche para consignar en el dietario tantas magnificencias. Cierto que no nos pinta el escenario maravilloso, pero no se le puede tachar por ello, ya que la descripción de la Naturaleza no fue inventada hasta tres siglos después por Juan Jacobo Rousseau; le ocupan extraordinariamente los frutos desconocidos, los ananás, "unas frutas parecidas a grandes piñas redondeadas, pero muy dulces y de un sabor excelente"; y la batata, que compara en el gusto a las castañas; y la "caña dulce", la caña de azúcar. El bravo muchacho no logra contener su entusiasmo ante la baratura inaudita a que les vende los víveres aquella gente insensata. Por un anzuelo les dan aquellos mentecatos de tez morena cinco o seis pollos; por un peine, un par de gansos; por un espejuelo, cuatro preciosos papagayos irisados; a cambio de unas tijeras, un montón de pescado suficiente para saciar a una docena de hombres; por una campanilla -y recordemos que los barcos llevan no menos de veinte mil- se cargan un pesado cesto lleno de batatas, y por la figura recortada de un "rey" de baraja le dan cinco pollos, y los guaraníes pretenden todavía haber engañado al inexperto caballero de Rodas. Las muchachas, "que llevan su cabellera por único vestido", según escribe con ternura Pigafetta, se cotizan a un precio que es una bendición: por un cuchillo o un hacha se adquieren dos o tres para toda la vida.

Mientras Pigafetta prosigue en su libro de notas el reportaje, y los marineros pasan el tiempo entre la comida, la pesca y la compañía de las complacientes muchachas de tez morena, Magallanes no tiene más idea que la continuación del viaje. La animación de los tripulantes le parece bien, pero, al mismo tiempo, mantiene con todo rigor la disciplina. Investido de sus deberes hacia el rey de España, prohíbe la compra de esclavos a lo largo de toda la costa brasileña, así como cualquier acto de violencia, no fuera caso que los portugueses hallaran pretexto para acusarlos.

Esta conducta leal da a Magallanes un feliz resultado. Los indígenas pierden el miedo al ver que no se les hace ninguna injusticia: en tropel se precipita a la playa aquel pueblo infantil y bonachón cuando se celebra solemnemente la misa. Reparan en las singulares ceremonias, y al ver que los forasteros blancos, por cuya llegada creen haber alcanzado la tan deseada lluvia, se ponen de rodillas ante una cruz levantada, arrodíllanse ellos también y juntan las manos, lo cual interpretan los piadosos españoles como signo cierto de que el misterio de la fe cristiana ha penetrado en ellos. Cuando al cabo de trece días, a fines de diciembre, la flota abandona la extensa bahía inolvidable, Magallanes puede proseguir la ruta con la conciencia más tranquila que los conquistadores de aquella época, en general, porque, si bien no puede conquistar nuevos dominios para su Emperador en las tierras que deja atrás, ha ganado, en cambio, como cristiano, unas almas para su Señor celestial. No se ha causado a nadie el menor daño durante los días precedentes, ni ha sido arrancado violentamente de su patria y hogar ninguno de los confiados pobladores. En paz llegó Magallanes, y en paz salía hacia más allá.

A su pesar han abandonado los marineros aquel paradisíaco Río de Janeiro, y a su pesar cortan las aguas sin poder detenerse en las atractivas costas del Brasil que van bordeando. Magallanes no puede ofrecerles más tregua. Una ardiente impaciencia íntima empuja al hombre en apariencia inconmovible hacia aquel "paso" cuya situación sospecha por el mapa de Behaim y por el informe. Si las descripciones de los pilotos portugueses y los datos de latitud registrados en el mapa de Behaim fueran ciertos, el paso se abriría detrás mismo del cabo Santa María, y por eso Magallanes guía sin interrupción su nave hacia aquella meta. Por fin, el 10 de enero ven levantarse de una extensa llanura la colina que llamarían Montevidi -hoy Montevideo-. Guarécense del peor de los tiempos en la gigantesca bahía que, al parecer, se extiende interminable hacia el Oeste.

El seno gigante en que se hallan no es, realmente, otro que la desembocadura del Río de la Plata. Pero Magallanes no tiene idea de tal cosa. Sólo ve, con satisfacción apenas contenida, en el sitio que aquellas secretas noticias le prometían, enormes moles de agua que fluyen hacia el Oeste; éste ha de ser el estrecho que vio señalado en el mapa de Martín Behaim. El aspecto y la situación parecen coincidir exactamente con aquellas descripciones que obtuvo de los desconocidos garantes en Lisboa; éste es seguramente el "Calfo" a través del cual, según la *Newen Zeytung*, quisieron los portugueses, veinte años atrás, hacer rumbo hacia el Oeste. Con precisión confirma Pigafetta que, a bordo, todos tenían el convencimiento de que en la ancha extensión líquida habían dado, finalmente, con el tan anhelado paso. "Si *era creduto una volta esser qusto un canal che metterse nel Mar del Sur*." Fuera de toda comparación con las mansas desembocaduras del

Rin, el Po, el Ebro y el Tajo, en las cuales se distinguen todavía a derecha e izquierda las riberas aquí se extiende sin fin la anchura del agua; otro Gibraltar, otro Canal de la Mancha, otro Helesponto, debe empezar en esta bahía, y la unión entre uno y otro océano. Confiando a ciegas en su guía, sueñan con poder atravesar en pocos días aquel nuevo estrecho, y llegar así al otro mar, el legendario Mar del Sur que lleva a la India, al Japón, a China, hacia las islas de las especias, a los tesoros de Golconda y a toda la riqueza de la tierra.

Que también Magallanes a la vista de aquellas moles gigantes de agua, vivió desde el primer momento en la certidumbre que se hallaba ante el derrotero tan soñado, lo prueba la obstinación con que, durante quince días perdidos en tanteos, recorre la desembocadura del Plata. Apenas ha calmado un poco la tempestad que se les vino encima a la llegada, Magallanes divide la flota. Los barcos más pequeños son mandados al supuesto canal en dirección oeste -en realidad, corriente arriba-. Los dos mayores, bajo su mando personal, atraviesan la desembocadura del Plata hacia el Sur, "por ver si había pasaje". Lenta y cuidadosamente mide todo el circuito de la bahía en dirección sur, mientras los barcos pequeños recorren el Oeste. ¡Amargo desengaño! Al cabo de quince días de excitado pilotaje en "Montevidi" alborean por fin las velas de los barcos que vuelven. Pero ni una flámula que anuncie la alegría en los mástiles. Los capitanes llegan con esta noticia al estrecho que, en su precipitación, confundieron con la travesía perseguida, no es más que una poderosa corriente de agua dulce la cual, en memoria de Juan de Solís, que persiguió también por allí el camino hacia Malaca y sólo halló la muerte, llaman Río de Solís -hasta más tarde no fue llamado Río de la Plata.

Es hora de que Magallanes ponga en tensión sus músculos de acero. Ninguno de los capitanes, nadie en la tripulación, ha de darse cuenta del golpe mortal que sufre con esta desilusión su íntimo convencimiento. Porque una cosa sabe ahora de cierto el almirante: aquel mapa de Martín Behaim era falso, y un error, por precipitación, aquellas noticias de los portugueses acerca de la supuesta travesía descubierta. ¡Engañosas las informaciones sobre las cuales él había asentado su plan de la vuelta al mundo, erróneos todos los cálculos de Faleiro, falsas sus propias opiniones, falso lo que había prometido al rey de España y a sus consejeros! Si el paso existe -y por primera vez el hasta entonces archiconvencido hace esta reserva- ha de estar más hacia el Sur. Pero navegar con rumbo al Sur no significa ya acercarse al calor, sino acercarse a zonas polares, pues han traspasado en buen trecho el ecuador. Al otro lado del ecuador, febrero y marzo no significan, como en las zonas patrias, el fin del invierno, sino su principio. De no abrirse muy pronto un camino al Mar del Sur, se habrá desperdiciado sin remedio la estación favorable para doblar la América del Sur, y sólo quedarán dos soluciones: retroceder hacia unas zonas más templadas o buscar por allí donde pasar el invierno.

Oscuros pensamientos debieron de turbar el alma de Magallanes desde el instante en que vio de vuelta los barcos exploradores. Y como se ensombrece su interior, se ensombrece también el mundo externo. La costa se muestra cada vez más ingrata, más desnuda y vacía, y más opaco el cielo. Extinguióse la luz blanca, la luz meridional, y el azul del cenit se ha convertido en batallón de nubes grises. ¡Quedan lejos las selvas tropicales con su denso aroma dulce que, desbordando de las riberas, llega a rodear las naves que van hacia ellas! ¡Desapareció para siempre el amable paisaje brasileño, con sus árboles opulentos cargados de fruto, las balanceantes palmeras, los animales multicolores, los atezados pobladores hospitalarios! Aquí no hay más que pingüinos zancajeando por la playa desnuda, huyendo, temerosos, al acercarse alguien; y los leones marinos revolcándose perezosamente torpes, sobre los peñascos. Fuera de esto, ninguna señal de vida en toda la extensión de la mirada, como si hombres y bestias hubieran muerto en el desierto opresor. Una sola vez ven correr a unos hombres salvajes recubiertos de pieles, que parecen esquimales, en confusa huida. Ni las campanillas ni las caperuzas de colores los atraen. Desabridos, rechazan la proximidad de los forasteros. Huyen, y es en vano que éstos busquen las huellas de sus viviendas. Cada vez se hace más laborioso y más lento el viaje, porque Magallanes tiene el propósito inexorable de bordear las costas. Son explorados a fondo cada insignificante bahía, cada puertecillo, y se hace uso frecuente de la sonda. A decir verdad, Magallanes ya no tiene, de un tiempo acá, fe alguna en el mapa que primero le instó al viaje y luego le traicionó durante el mismo. Pero ¿quién sabe si se hará el milagro? ¡De pronto, en paraje insospechado, se le mostrará el paso y podrán llegar al Mar del Sur antes del invierno! Es bien manifiesto que aquel hombre, en medio de su inseguridad, se agarra a la única esperanza de que tal vez el mapa y los portugueses se equivocaron en la fijación de las latitudes, y el estrecho buscado está un par de millas más al sur de lo que, a la ligera, pretendían. Cuando el 24 de febrero llega la flota a la vista de otra ancha e interminable bahía, el golfo de San Matías, la esperanza se reanima todavía, como la llama de un cirio.

Magallanes manda una vez más los barcos pequeños a la exploración "viendo si había alguna salida para el Maluco", o sea las Molucas. ¡Nueva desilusión! Otra bahía cerrada. Exploran otras dos con igual resultado: la bahía de los Patos, llamada así porque abundan en ella los pingüinos, y la bahía de los Trabajos, porque fueron terribles los que hubieron de soportar los hombres que allí tocaron tierra. Pero sólo trajeron los tripulantes, medio helados, los cuerpos muertos de unas focas: ni rastro de la ansiada nueva.

Y las naves van costeando más y más lejos bajo el cielo sombrío. La soledad se hace cada vez más atroz, más cortos los días y más interminables las noches. Ya no resbalan los barcos en el azul suave al soplo de la brisa ligera: ahora la tormenta helada maltrata el velamen, caen los granos blancos de la nieve y la escarcha y el mar de plomo se encabrita amenazador. Dos meses lucha la flota contra la atmósfera hostil, para ir del Río de la Plata a Puerto de San Julián. Los marineros han de luchar casi a diario contra los huracanes; los temibles "pamperos" de aquellos parajes, los bruscos embates del viento que rompen mástiles y rasgan velas; el frío arrecia de día en día, crece la oscuridad y el paso no aparece. Será preciso desquitarse de las semanas perdidas. Mientras la flota rebuscaba todos los recodos, todas las bahías, el invierno les ha dado alcance, y ahora tienen delante el peor enemigo, el más peligroso, que les cierra el camino con sus tormentas. Ha pasado medio año, y Magallanes no se cree más cerca de su objetivo ahora que cuando zarpó en Sevilla.

Poco a poco se manifiesta la intranquilidad en la tripulación; sienten todos instintivamente que algo no va bien. ¿No les contaron allá en Sevilla, al reclutarlos, que el viaje era a las islas de las especias? ¡Un mundo paradisíaco en el Sur radiante! ¿No les describía el esclavo Enrique su patria como un país de jauja, donde no había más que alargar la mano para recoger las más ricas especias? ¿No les prometieron riquezas y un pronto regreso al hogar? En vez de esto, aquel hombre de un silencio siniestro los lleva a parajes desiertos, cada vez más fríos y miserables. Un sol sin virtud asoma pálido entre las nubes, pero aún más a menudo el cielo está totalmente cubierto y el aire tiene sabor de nieve. El viento les rasura bruscamente las mejillas y zarandea con la garra helada de sus ropas; hiélanse las manos al coger la cuerda, y el aliento se cierne ante la boca como una humareda encalmada. ¡Y qué soledad, qué desamparo horrible alrededor! Los mismos caníbales han huido de esos fríos. Al tocar tierra no ven más animales ni más frutos que las conchas y las focas: aquí los seres vivos prefieren estar dentro del agua que al aire de la playa desierta, azotada por la borrasca. ¿Adónde los ha llevado el loco portugués? ¿Y hacia dónde los arrastra todavía? ¿Quiere llevarlos al fin de la tierra glacial, al polo antártico?

En vano intenta Magallanes apaciguar sus murmuraciones. Que no se dejen intimidar por un poco de frío, que no pierdan el ánimo tan pronto... Las costas de Noruega y de Islandia, a más elevadas latitudes todavía, son en la primavera tan favorables a la navegación como las aguas de España. Es cuestión de resistir, animosos, unos días más. Y en caso necesario, pueden también dejar pasar el invierno, y luego, bajo una atmósfera más benigna, proseguir la ruta. Pero la tripulación ya no se deja apaciguar con palabras huecas. No; no valen las comparaciones. No puede ser que el Rey sospechara un viaje por aquellas zonas heladas, y lo que el almirante les cuenta de Noruega y de Islandia es otro asunto. Allá la gente está acostumbrada al frío desde la infancia, y además es un consuelo saber que en todo caso, salen, a lo más, ocho, catorce días lejos de sus casas. Otra suerte es la suya en aquellos sitios desolados que ningún cristiano habrá pisado antes y que no quieren por morada ni los paganos ni los antropófagos ni siquiera el oso y el lobo. ¿Qué tienen que hacer allí? ¿Por qué los conduce por tales derroteros existiendo el estrecho de las Indias orientales, que los llevaría cómodamente a las islas de las especias sin necesidad de tocar en esas zonas desoladas y mortíferas? Así responden los tripulantes a las razones conciliatorias del almirante. Pero entre ellos, cuando están solos, a la sombra protectora de su cámara, las murmuraciones se hacen, sin duda, más violentas. Vuelve la antigua sospecha, que ya mascullaban allá en Sevilla, de si el endemoniado portugués está sosteniendo un "doble juego", o sea que por captarse de nuevo la gracia del rey portugués, se halla dispuesto a acabar con los cinco barcos españoles y sus tripulantes.

Con callada satisfacción observan los capitanes españoles el creciente enojo de la tripulación. Ellos no se mezclan en la cuestión y evitan las conversaciones con el almirante, siendo curioso ver cómo acentúan todavía la actitud reservada. Pero es más temible esta reserva que el mal humor locuaz de los marineros. Sabiendo más que él de cosas náuticas, no puede haberles pasado inadvertido que Magallanes ha debido de ser inducido a error por unos mapas equivocados y de que, desde hace tiempo, no está ya seguro de su "secreto". Si en realidad hubiese conocido, por los grados de longitud y latitud la situación del supuesto paso, ¿cómo se explicaría que durante quince días, fuera de toda utilidad y buen juicio, hubiera mandado los barcos al Río de la Plata? ¿Y con qué objeto dejaría perder ahora un tiempo precioso mandando dar

vueltas a la más mínima bahía durante días enteros? O Magallanes ha engañado al Rey o se ha engañado a sí mismo pretendiendo conocer la situación del paso, porque ya no cabe duda de que ahora está buscando una salida que desconoce aún. Con mal disimulada malicia le observan, en cada claro, fijar la mirada a los lejos de la playa. ¡Vaya enhoramala llevando la flota cada vez más lejos a través del frío! Ellos no han de advertirle ni pasar pena. Pronto confesará él mismo que no puede ir más adelante ni sabría por dónde. Entonces habrá llegado el momento de tomar el mando y hacer bajar, por fin, la cabeza al hombre altanero y silencioso.

No se puede imaginar situación moral más terrible que la de Magallanes durante aquellas semanas. Porque desde las dos veces (la primera en la desembocadura del Plata, y la segunda en la bahía de San Martín) en que fue cruelmente defraudada su esperanza, ya no puede disimularse a sí mismo que la fe sagrada en aquel mapa de Behaim y en las opiniones, tenidas muy a la ligera por ciertas, de unos pilotos desconocidos fueron error sobre error. Aun en la coyuntura favorable de que el supuesto paso existiera, únicamente puede estar situado más hacia el Sur, más cercano a la zona antártica, quedando así excluida la posibilidad de la travesía en aquel año. Le ha alcanzado el invierno, y todos sus cálculos se han venido abajo: la flota, con unos barcos cansados de navegar, y la tripulación mal dispuesta, no podría sacar partido, antes de la primavera, tal buscado estrecho, aunque ahora lo descubrieran. Nueve meses se han perdido sin que Magallanes asiente la planta en las Molucas, como había prometido irreflexivamente. Su flota se mece todavía fuera de todo camino conocido, luchando por la vida contra los más feroces huracanes.

Lo razonable sería confesar ahora la verdad. Reunir a los capitanes y declararles que los mapas y las narraciones se habían burlado de él, y que la busca del estrecho había de sufrir un aplazamiento hasta la primavera. Valía más volver la proa, huir de las borrascas, seguir la costa hacia el Brasil, y allá, en la tierra amable y cálida, pasar el invierno, reponiendo los barcos y los hombres, y al llegar la primavera, tomar la ruta del Sur. Esto seria lo más expeditivo y humano. Pero Magallanes ha ido ya demasiado lejos para volver atrás. El engañado ha engañado a los otros demasiado tiempo, asegurándoles que conocía una ruta nueva, la más corta, hacia las Molucas. Ha castigado con demasiada dureza a los que opusieron la menor duda a su "secreto"; ha ofendido a los oficiales españoles y relegado y tratado como un delincuente al más alto empleado del Rey. Todo esto sólo puede hacerlo olvidar un triunfo grande, rotundo. Si ahora indicara tan sólo -no ya declarado - que no estaba tan seguro de su objetivo como cuando habló de él a su monarca, los capitanes y los tripulantes no dejarían ni una hora más en sus manos el mando de la flota; el último grumete se negaría a quitarse la gorra en su presencia. No hay marcha atrás posible para Magallanes; en el momento que se pusiera al timón para retroceder hacia el Brasil, ya no sería el que manda a los oficiales, sino su prisionero. La decisión que toma es atrevida. Como Cortés, que en aquel mismo año quemaba las naves para impedir a sus soldados el regreso, decide ahora Magallanes detener la flota en un sitio tan remoto que, ni aun queriéndolo, podrían obligarle a dar la vuelta. Si en la primavera encuentra el paso todo está salvado, y todo perdido si no da con él. No hay término medio. La obstinación es su única fuerza, y sólo la osadía puede salvarle. Una vez más el calculador de lo incalculable se prepara en silencio para un golpe decisivo.

De día en día se recrudece el invierno, y las borrascas se ceban en la flota. Los barcos apenas logran avanzar y necesitan dos meses para alcanzar un miserable adelanto de la latitud hacia el Sur. Por fin, el 31 de marzo se les presenta una nueva bahía en la costa desierta. Lo primero que el almirante escruta, y su última esperanza, es si la bahía se abre, si podría ser el anhelado "paso". No, la bahía es cerrada. De todos modos, Magallanes ordena el avance. Y como en una somera exploración se comprueba que hay en el paraje frescos manantiales y abundancia de pesca, ordena: "¡Abajo las áncoras!" Sorprendidos, tal vez aterrados, los capitanes y la tripulación se convencen de que su almirante, sin pedir consentimiento a nadie, ha decidido detenerse para establecer su cuartel de invierno en San Julián, una bahía desconocida e inhabitada, en el grado cuarenta y nueve de latitud y uno de los más apartados sitios de la tierra, que ningún navegante había señalado jamás.

LA SUBLEVACIÓN

2 abril 1520-7 abril 1520

En aquella prisión de invierno de la bahía de San Julián, cubierta de nubes, habrán de chocar las extremadas diferencias con mucha mayor violencia que en pleno mar. Nada hay que dé la medida de la

firme intransigencia de Magallanes como el no haber vuelto atrás ante una solución que, dada la tirantez de los ánimos, ha de acrecentar inevitablemente el descontento. Entre todos, únicamente Magallanes sabe que la flota, en el mejor caso, no puede alcanzar las fructíferas tierras tropicales hasta dentro de muchos meses; por eso da la orden de racionar los víveres con mucho más rigor que hasta entonces. ¡Fantástica osadía! ¡Aquí, en un extremo del mundo, e1 primer día, exasperar a una tripulación, ya mal dispuesta, con la noticia de que desde ahora será bastante más escasa la ración diaria de pan y de vino!

En lo práctico, esta enérgica medida había de salvar más adelante a la flota. La travesía de más de cien días sobre el Pacífico hubiera resultado irresistible si la más estricta ración no hubiera sido impuesta a tiempo. Pero la tripulación, indiferente al proyecto que desconoce, no se muestra dispuesta a aceptar restricción semejante. Un instinto -no del todo fuera de razón- dice a los castigados marineros que, aun en el caso de que el almirante conquiste fama eterna hasta la altura de los astros, lo menos tres cuartas partes de ellos, los tripulantes, habrán de reventar, en medio de hambre, frío, indigencia y fatiga, en aras de su triunfo. Si los víveres escasean -refunfuñaban aquellos hombres-, que se ordene la vuelta. ¡Al fin y al cabo se ha llegado más al Sur de lo que jamás consiguiera otro barco! Nadie podrá reprocharles en su país que no hayan cumplido con su deber. Algunos de ellos han sucumbido ya al frío, y ninguno se había alistado para el mar de hielo, sino para las Molucas.

Como respuesta a estos rebeldes discursos, los historiadores del tiempo atribuyen a Magallanes unas palabras que no se avienen con el estilo ceñido y antipatético de aquel hombre: unas palabras que suenan demasiado a Plutarco y Tucídides para ser legítimas. Le hacen decir que le asombra el que, siendo castellanos, demuestren tal flaqueza y olviden que emprendieron la expedición para servir a su rey y a su patria. Cuando le cedieron el mando, él dio por inconcuso que hallaría en los que le acompañaban el espíritu animoso que ha caracterizado siempre a la nación española. El está dispuesto, por su parte, a morir antes que volver cubierto de oprobio. Tengan, pues, paciencia y esperen que pase el invierno. Cuanto mayores sean los sacrificios, más magnífica será la recompensa de su monarca.

Pero, en la práctica, nunca un bello discurso ha calmado a un estómago hambriento. No es la retórica lo que salva a Magallanes en aquellos momentos críticos, sino la firmeza de su propósito de no pactar ni ceder en lo más mínimo. Se puede decir que provoca desde luego la oposición, a fin de poder romperla con mano dura: ¡vale más una pronta explicación que aumentar el malestar aplazándola! Es preferible verse ante unos enemigos declarados que dejarse acorralar.

A Magallanes no se le oculta ya que la explicación debe ser inmediata. La tensión de las últimas semanas, el silencio y el acecho entre él y los capitanes había llegado al extremo y se había hecho insoportable aquel ir y venir de cada día, en medio de la frialdad, en el espacio de un mismo barco. Este silencio tenía que estallar en una u otra forma tumultuosa y violenta.

La culpa de esta situación peligrosa recae más bien en Magallanes que en los capitanes españoles, y se ha abusado representando a unos oficiales indómitos, a un pelotón de siniestros traidores, como los eternos envidiosos y enemigos del genio. Los capitanes de Magallanes, en aquellos momentos críticos, no solamente tenían el derecho, sino la obligación de pedirle cuentas de sus propósitos, porque les va en ello no tan sólo su propia vida, sino también la de aquellos hombres que el rey puso a su servicio. Al designar expresamente Carlos V como inspectores de su flota, en Vos cargos de veedor, tesorero y contador, a Cartagena, Mendoza y Antonio de Coca, con el título y el sueldo correspondiente, les imponía la responsabilidad de velar por la hacienda del rey representada en las cinco naves y defender los bienes de la Corona de España, en el caso de que se vieran en peligro. Y en peligro están ahora, en peligro de muerte. Han transcurrido meses y meses y Magallanes no ha encontrado el derrotero prometido, no ha llegado a las Molucas. Nada hay, pues, de ilegal en que, visto el patente abandono de Magallanes, los encargados y asalariados del rey, que se comprometieron con juramento, le exijan, al fin, que levante al menos una punta de su gran "secreto" y ponga los naipes boca arriba entre los oficiales del rey. Lo que exigieron los capitanes del rey era lo más natural: su capitán tenía que acabar, al fin, con tanto secreto, sentarse todos alrededor de una mesa y dilucidar el sucesivo itinerario de la flota, y como resumió más tarde Elcano en el protocolo, "que tomase consejo con sus oficiales e que diese la derrota a donde quería ir".

Pero el desventurado Magallanes -ésta es su pena y su culpa- no puede poner los naipes boca arriba antes de saber si realmente el triunfo está en su mano. No puede ampararse en aquel portulano de Martín Behaim, porque en él se señala el "paso" erróneamente en el grado cuarenta de latitud. No puede confesar, después de haber destituido a Juan de Cartagena, que se ha dejado descarriar por unos informes falsos y los ha

llevado, en consecuencia, por falsos derroteros. No puede permitir que le hagan preguntas acerca de la situación del "paso" prometido, porque ni él mismo sabe a aquellas horas la respuesta. Tiene que fingirse ciego, sordo, apretar los labios y tener el puño dispuesto a devolver el golpe, en el caso de que la impertinente curiosidad le presione demasiado. En suma, la situación es ésta: los inspectores del rey están decididos a coger por la manga al tozudo de Magallanes y concluir con sus evasivas, exigiéndole cuenta exacta de sus propósitos en lo sucesivo.

Por su parte, Magallanes no puede reconciliarse consigo mismo, ni permitir que le obliguen a emitir su informe mientras no haya hallado el paso, pues de no obrar así, pierde la autoridad.

Los oficiales tienen, pues, el derecho de su parte y la situación de Magallanes es muy falsa. Si le instan no es por una vana curiosidad, sino por el imperativo del deber. Sea dicho en su honor: los capitanes no atacaron arteramente a Magallanes por sorpresa. Le hacen la última insinuación, dándole a entender que se les acaba la paciencia, y Magallanes pudiera haberlo entendido muy bien. Para atenuar con un gesto sociable y cortesano la exacerbación de los capitanes, los invita solemnemente a oír la misa juntos el domingo de Pascua de Resurrección, y a comer, luego, a su mesa en la nave almirante. Pero los hidalgos españoles no se dejan comprar por una comida. Puesto que el alto señor Fernáo de Magelhaes, que se ganó la insignia de caballero de Santiago con puras fanfarronadas, no les ha concedido ni siquiera una entrevista durante nueve meses, haciendo caso omiso de su experiencia de navegantes y de su real empleo, le dan atentamente las gracias sin aceptar la invitación. Mejor dicho, ni las gracias le dan. Queda excluido hasta ese ademán de cortesía. Sin tomarse la molestia de excusarse, los tres capitanes, Gaspar Quesada, Luis de Mendoza y Antonio de Coca, pasan por alto el convite de su almirante, lo olvidan. Las sillas quedan vacías, intactos los platos. Solo, lastimosamente solo, está Magallanes ante la mesa puesta, con su primo Alvaro de Mesquita, a quien, usando de plenos poderes, ha nombrado comandante. Amarga debió de ser aquella comida de Pascua que había preparado como una fiesta de la paz. Los tres capitanes, con su ausencia colectiva, le han arrojado a los pies el guante de desafío. Han declarado abiertamente a Magallanes: "¡El arco está tenso! Ponte en guardia o sé razonable."

Magallanes ha entendido la advertencia. Pero nada es capaz de turbar a este hombre de nervios de acero. Sosegado, sin dar a conocer su amargura, permanece a la mesa con Mesquita; da las órdenes acostumbradas en su nave, y con el mismo sosiego tiende por la noche sus pesados y robustos miembros, disponiéndose al sueño. Pronto se apagan todas las luces; inmóviles como enormes bestias negras, aletargados, se adivinan los cinco barcos a la sombra de la bahía; distínguese difícilmente la silueta de cada uno, tan completa es la oscuridad de aquella larga noche de invierno coronada de nubes. Nadie ha visto en medio de la opresora oscuridad, nadie ha oído entre la resaca que, a la media noche, un bote tripulado por un solo hombre se separa sigilosamente de una de las naves y se acerca, sin dejar oír el golpe de los remos, hacia el San Antonio. Nadie sospecharía que los tres capitanes del rey, Juan de Cartagena, Gaspar Quesada y Antonio de Coca están escondidos en el bote que se desliza como contrabandista. El plan de los oficiales aliados es enérgico y calculado. Saben que para reducir a un adversario del tesón de Magallanes es preciso ser potente y prepotente. A esta prepotencia de los capitanes españoles había aspirado Carlos V muy cuerdamente; una sola de las naves, la almiranta, había sido confiada al portugués Magallanes, y puestas premeditadamente por la corte bajo mando español las cuatro naves restantes. Esta proporción que el rey había querido, Magallanes, en verdad, la alteró a su albedrío al quitar el mando del San Antonio, primero, a Juan de Cartagena, y luego, a Antonio de Coca, por "desconfianza", y poner el mando del mismo en manos de su primo Mesquita. Con los dos buques más grandes a su absoluta disposición se sabe, en caso de apuro, dueño de la flota, aun militarmente. Para romper, pues, el frente de defensa de Magallanes; para restablecer la voluntad imperial, sólo hay una salida: apoderarse de nuevo del *San Antonio* y reducir a la ineficacia el mando ilegal de Mesquita por cualquier medio incruento. Entre los españoles quedarán de nuevo tres a dos frente a Magallanes y podrán impedir al almirante la partida hasta que se avenga a dar las deseadas informaciones a los funcionarios del rey.

Plan excelente en idea, no lo será menos en la ejecución, conocidas las dotes de los capitanes. Surca el bote precavidamente, con sus treinta hombres armados, hacia el confiado *San Antonio*, que dormita en el puerto sin un mal centinela a bordo, libre de sospechas adversas. Por medio de la escala de cuerda trepan los atacantes, siendo los delanteros Juan de Cartagena y Antonio de Coca. Conocedores de la nave como antiguos capitanes de la misma, hallan a tientas el camino hasta el sitio donde duerme el comandante. Antes de que pueda incorporarse, aturdido, Alvaro de Mesquita ve unos hombres armados que le rodean, le ponen grilletes en los pies y le empujan hacia la cabina del amanuense. Algunos marineros se han despertado y

uno de ellos, el maestre Juan de Elorriaga, sospecha la traición. Pregunta bruscamente a Quesada qué es lo que le lleva allí de noche. Pero Quesada, por toda respuesta, sin vacilación, le asesta seis puñaladas, y Elorriaga se desploma bañado en sangre... Todos los tripulantes portugueses son aherrojados. Con esto se da jaque mate a los más fiados partidarios de Magallanes, y para granjearse al resto de la tripulación, Quesada manda franquear las despensas y permite que todos los marineros puedan tomar esta vez una abundante ración de pan y de vino. A no ser por el enojoso apuñalamiento de Elorriaga, que convierte en rebelión sangrienta aquel simple secuestro, el golpe ha sido a satisfacción de los capitanes españoles. Sin cuidado pueden Juan de Cartagena, Quesada Y De Coca remar hacia sus barcos para ponerlos en disposición de luchar, si conviniera; entre tanto, el *San Antonio* queda confiado a uno cuyo nombre aparece aquí por primera vez: Juan Sebastián Elcano. En esta ocasión se le llama para impedir que se realice la idea de Magallanes; en una segunda ocasión el destino lo elegirá para dar remate a la idea de Magallanes.

Y ahí están las naves, impertérritas otra vez, como grandes bestias que dormitan al amparo de la bahía. Ni un rumor, ni un destello de luz dan idea de lo sucedido.

Tarde y empañada rompe la aurora en el invierno de aquellas zonas inhospitalarias. Los cinco barcos están quietos en el mismo sitio, prisioneros de la glacial bahía. Ningún signo exterior puede dar a entender a Magallanes que su primo, y el más fiel de los amigos, así como todos los portugueses que iban a bordo del *San Antonio,* están engrilletados y que los manda un capitán rebelde en lugar de Mesquita. La misma flámula que los otros días tiembla en el mástil, y todo parece invariable visto de lejos. Como cada mañana, Magallanes ordena la labor del día y, como de costumbre, manda un bote del *Trinidad* a tierra para cargar la provisión de madera y de agua indispensables a los barcos. Como todas las mañanas, este bote aborda, ante todo, al *San Antonio,* el cual manda regularmente un par de marineros con el mismo objeto. Pero, cosa singular, esta vez, al aproximarse el bote, no les echan, como de costumbre, la escala de cuerda del *San Antonio,* ni asoma ningún marinero, y cuando los remeros dan voces a los de cubierta para que se den prisa, reciben la chocante respuesta de que no se atenderá en aquel barco ninguna orden de Magallanes y sí únicamente las del capitán Gaspar Quesada. Una respuesta así es bastante asombrosa para que el bote vuelva inmediatamente a la nave almiranta y dé la noticia a Magallanes

Magallanes abarca enseguida la situación: el *San Antonio* ha caído en manos de los rebeldes. Se le han adelantado. Pero ni esta sorpresa de muerte es capaz de alterar el pulso ni de embrollar un momento la claridad de su raciocinio. Lo primero que hace es procurar formarse una idea panorámica de la extensión del peligro: ¿cuántos barcos le quedan adictos? ¿Y cuántos son los contrarios? Manda sin demora el bote de una a otra nave. Con exclusión del poco considerable *Santiago,* decláranse a favor de los rebeldes el *San Antonio,* el *Concepción* y el *Victoria.* Tres contra dos, o, mejor dicho, tres contra uno, ya que, en el caso de un combate, el *Santiago* no contaría. Parece pues, en su disfavor la partida, y otro cualquiera la abandonaría. En una noche ha quedado anulada la empresa a la cual Magallanes ha dedicado años de su vida. Para proseguir el viaje a lo desconocido cuenta ahora solamente con su nave almiranta. Imposible. No puede renunciar a las otras naves, pero tampoco puede contar con ganarse su obediencia. No es de esperar auxilio de nadie en una zona que la quilla de un barco europeo nunca ha surcado todavía. Sólo le quedan a Magallanes, en esta situación terrible, dos soluciones. Una, la más lógica y dada su posición de inferioridad, la más natural, sería doblegar su rigidez y procurar llegar a una transacción con los capitanes españoles; y la otra, descabellada pero heroica: jugárselo todo a una carta y, a pesar de lo cerrado del horizonte, intentar un golpe, por su parte, encaminado a dividir a los rebeldes.

Todo habla en favor de la condescendencia. Porque los capitanes españoles no han amenazado todavía personalmente a Magallanes, ni han exigido nada concreto al almirante; sus barcos no demuestran, por ahora, ninguna intención de ataque. Tampoco ellos desean emprender, a miles de millas de su país, una lucha insensata entre hermanos. Se acuerdan muy bien del juramento prestado en la iglesia de Sevilla y conocen perfectamente las infamantes penas impuestas a los actos de rebelión y deserción. Hidalgos como Juan de Cartagena, Luis de Mendoza, Gaspar Quesada y Antonio de Coca, elevados a hombres de confianza del Rey, tienen empeño en volver a España con honor, no manchados con una traición. Por eso no hacen ningún alarde de su mayor número y se declaran, desde luego, dispuestos a la negociación pacífica: con el embargo del *San Antonio* no han querido iniciar una rebelión sangrienta, sino únicamente obtener, del tan obstinado a callar, una respuesta clara sobre el curso que ha de seguir la flota real en lo sucesivo.

No es, pues, en lo más mínimo, una provocación la carta que Gaspar Quesada, hombre de confianza de los capitanes españoles, manda a Magallanes; es, por lo contrario, una "suplicación"; tal es su humilde título, y empieza con la mayor cortesía justificando las medidas tomadas aquella noche. El mal trato con que los recibió el almirante obligólos a embargar el barco cuyo mando les fue confiado por el Rey. No debía ser interpretado este acto como conculcación del derecho de almirantazgo que Su Majestad confió a Magallanes. Lo único que pretendían era un mejor trato, de tal modo, que si él se aviene a cumplir, como es su deber, este justificado deseo, no solamente le prestarán la obediencia debida, sino que se pondrán a su servicio "con el mayor respeto". Y si hasta allí le habían tratado de "merced", le llamarían en adelante "señoría" y le besarían los pies y manos -dice el texto, con lenguaje grotesco e hinchado.

Tenida en cuenta la evidente superioridad militar de los capitanes españoles, este llamamiento representa una excelente oportunidad. Pero Magallanes ya se ha decidido por lo otro: la solución heroica. Su mirada rápida ha conocido el punto flaco del contrario: la indecisión. Algo debe de haberle revelado, en el tono de la carta, que los jefes de la rebelión no están, en el fondo, dispuestos a jugarse el todo por el todo, y en esta flaqueza ve Magallanes la única inferioridad de los que son superiores en número. Si se saca provecho de esta ventaja, cayéndoles encima como el rayo, tal vez pueda cambiar la suerte y recobrar, gracias a la decisión, lo que se daba por perdido.

Pero es preciso acentuar y repetir que en Magallanes el concepto de decisión tiene un matiz particular. En su caso, obrar con decisión no significa arrojarse sobre algo y atacarlo impulsivamente, sino al contrario: emprender algo en extremo peligroso con el máximo de precaución y cálculo. Los planes más atrevidos de Magallanes son siempre como buen acero, forjado, sí, en la llama de la pasión, pero endurecido luego en la reflexión más moderada; cada vez triunfa de todos los peligros gracias a esta mezcla de fantasía y precaución. El plan queda fijado en un minuto y lo restante del tiempo ha de emplearse exclusivamente en precisar con toda cautela sus particularidades. Magallanes reconoce que debe seguir el mismo procedimiento de los capitanes: ha de apoderarse, al menos, de una nave para volver a ganar ventaja. ¡Pero qué fácil lo tuvieron los capitanes y qué difícil lo tiene Magallanes! Ellos atacaban, en la oscuridad de la noche, a una nave totalmente desprevenida. Dormía el capitán, dormían sus hombres. No había preparada ninguna defensa, ni uno solo de los marineros tenía un arma a su alcance. Ahora es pleno día; recelosos, observan los capitanes desde tres barcos distintos cada movimiento en la nave almiranta de Magallanes, y tienen a punto cañones y bombardas y cargados los arcabuces. Bastante conocen los amotinados el valor de Magallanes para sospechar que muy bien podría intentar un ataque desesperado.

Conocen su valor, pero no su astucia. No sospechan que el diligente calculador puede llegar a emprender lo inverosímil: un ataque en pleno día con un puñado de hombres, contra tres barcos bien pertrechados. Ya es una maniobra genial la de no escoger para el temerario ataque el *San Antonio,* donde está encadenado su primo Mesquita. Porque, naturalmente, contra éste el ataque era más de recelar. Precisamente porque se espera el golpe a la derecha, Magallanes cae contra la izquierda, no contra el *San Antonio,* sino contra el *Victoria.*

Cada particularidad de este contraataque ha sido objeto de meditación. En primer lugar, Magallanes entretiene a los que en bote a remo le han traído la “suplicación" de Quesada, con lo cual se gana en dos sentidos: primero, debilitar la tripulación de los barcos rebeldes restándoles algunos hombres, y segundo, disponer de dos botes en vez de uno, ventaja que parece insignificante, pero que en el ataque se manifestará muy pronto decisiva. Reservando su propio bote, puede ahora con el otro, como tomado en corso, mandar al *Victoria,* acompañado de cinco hombres, a su incondicional maestre de armas, el alguacil de la flota Gonzalo Gómez de Espinosa, con una carta para el comandante sublevado Luis de Mendoza.

Sin maliciar nada, ven los rebeldes desde sus bien armados barcos el lejano bote que se acerca a remo. Nada sospechan. ¿Cómo podría un bote tripulado por cinco hombres atacar una nave con sesenta soldados bien armados, disponiendo de bombardas y capitaneada por un hombre de la solvencia de Mendoza? Una cosa no han podido observar, y es que los cinco hombres esconden unas armas debajo del vestido, y que Gómez de Espinosa va con un encargo de importancia. Despacio, muy despacio, con una lentitud tasada de antemano, en la que se ha calculado hasta el segundo, sube a bordo con sus cinco soldados y entrega al capitán Luis de Mendoza la invitación de Magallanes, que le llama a una entrevista en la nave capitana.

Mendoza lee la carta. Se acuerda muy bien de la escena cuando Juan de Cartagena fue prendido por sorpresa en el *Trinidad* como un delincuente. ¡No sería él, Luis de Mendoza, tan majadero que se dejara

coger en la ratonera! “No me pillará allí”, sonríe durante la lectura de la carta. Pero su sonrisa acaba en un grito ahogado. El puñal del alguacil le ha dado en la garganta un golpe mortal.

En el mismo instante -y aquí se ve con qué fantástica exactitud había calculado Magallanes cada minuto y cada metro de paso a remo de un barco a otro- trepan a bordo del *Victoria* sesenta hombres con todas las armas, que Duarte Barbosa ha conducido en el otro bote de1 *Trinidad.* Fascinados, miran los tripulantes el cadáver de su capitán, a quien el maestre de armas de la flota ha ajusticiado de un solo golpe, y antes de que hayan tenido tiempo de explicarse lo sucedido y formar una decisión, ya Duarte Barbosa se ha hecho cargo del mando y sus hombres ocupan todos los sitios, dando órdenes que la tripulación, angustiosa, ejecuta. En un momento se ha levado el áncora, se han izado las velas, y antes de que los otros dos barcos rebeldes vean el relámpago iluminar el espacio sereno, el *Victoria,* apresado por su almirante, se acerca ya a la nave almirante para ponerse a su lado. Tres naves: Trinidad, *Victoria y Santiago,* se oponen ahora al *San Antonio y al Concepción,* cerrando la boca de la bahía contra cualquier intento de huida de los rebeldes.

Gracias a esta expeditiva maniobra, el platillo de la balanza sube, y la partida es ganada contra toda esperanza. En el espacio de cinco minutos, los capitanes han pasado de nuevo a segundo término; les quedan tres posibilidades: huir, luchar o darse por vencidos. Contra la primera se ha precavido con tiempo el almirante cerrando el paso de la bahía con sus tres naves. En la lucha no hay que pensar, porque el alarde de Magallanes ha hecho trizas el valor de sus contrarios. Son vanos los intentos de Gaspar Quesada, que se presenta de punta en blanco a su gente, en una mano la lanza, y la espada en la otra, para excitarlos al combate. Despavoridos, ya no le siguen. Basta para vencer cualquier resistencia, en el *Concepción* y en el *San Antonio,* la sola presencia de un bote tripulado por unos marineros de Magallanes. Al cabo de pocas horas Alvaro de Mesquita anda en libertad y quedan presos los capitanes rebeldes en las mismas cadenas que humillaron al fiel seguidor de Magallanes.

Rápida como una tempestad estival ha descargado la tensión, y el primer rayo ha aniquilado la sublevación en su raíz. Pero tal vez la lucha visible sea la parte más fácil de la tarea, porque según la ley natural y la guerrera, el hecho no puede quedar sin consecuencias. Un combate terrible se levanta en el ánimo de Magallanes. El Rey le reconoció explícitamente un derecho ilimitado de vida y muerte, pero los principales culpables son también hombres de confianza de la Corona. Si sólo atendiera a la autoridad de que dispone, debería castigar duramente a algunos de los rebeldes, a los cuales no puede castigar. Porque ¿cómo se concibe la continuación de la travesía una vez haya hecho justicia en un quinto de la tripulación? A mil millas del hogar, en un sitio inhospitalario, no puede, como almirante, privarse de cien pobres trabajadores; no tiene más remedio que seguir con los culpables y ganarles el corazón por la bondad, sin que, por otra parte, pueda prescindir de atemorizarlos con un castigo ejemplar.

A fin de manifestar su autoridad con un enérgico escarmiento, Magallanes se decide a sacrificar a uno solo, y elige al único que se había puesto a la cabeza del motín con el acero desnudo: el capitán Gaspar Quesada, que había herido mortalmente a su fiel piloto Elorriaga. El lamentable juicio empieza con todos los requisitos. Son llamados los amanuenses y los testigos para redactar el acta, y con la misma precisión y las mismas formalidades que si estuvieran en una escribanía de Sevilla o de Zaragoza, llenan páginas de un papel que es materia preciosa en aquel desierto que bordea las costas de la Patagonia. Mesquita, como presidente, entabla el juicio, acusando a Gaspar Quesada, ex capitán de la Armada, por homicidio y sedición. Y Magallanes dicta la sentencia. Gaspar Quesada es condenado a muerte, y la única gracia que el almirante otorga al noble español es que la ejecución no sea en garrote, sino bajo el sable. Pero ¿quién será el verdugo? Difícilmente se hallará un voluntario entre los tripulantes. Por fin se improvisa uno, ¡y a qué espeluznante precio! El criado de Quesada puso también sus manos en la agresión a Elorriaga y ha sido declarado culpable. Y ahora se le brinda el perdón en el caso que se halle dispuesto a llevar a cabo la decapitación de Quesada. La alternativa entre ser degollado él mismo o ser el degollador de su patrón debió de levantar un áspero combate en la conciencia de Luis de Molina, el criado de Quesada. Por fin, se declara dispuesto para la ejecución. De un solo golpe separa del tronco la cabeza de su amo para salvar 1a propia. Los cadáveres de Mendoza y de Quesada fueron descuartizados, siguiendo la costumbre horrible de la época, y los pedazos expuestos en la punta de unas estacas, transplantando por primera vez al mundo patagónico los escalofriantes usos de la Tower y de otros sitios europeos de ejecución.

Pero otra sentencia le toca dictar a Magallanes, no diremos si más benigna o más cruel que la muerte a filo de espada. También Juan de Cartagena, propiamente el cabecilla de la sublevación, y un sacerdote, en

los cuales el rescoldo de la rebelión luce todavía, han sido hallados culpables. Tiembla la mano de Magallanes ante la idea de firmar una declarada sentencia de muerte. El almirante no se atrevería a entregar al verdugo a quien el mismo Rey le puso como adjunto, ni a derramar la sangre de un sacerdote, cuya cabeza fue consagrada con los santos óleos, pues su conciencia de católico se resiste a cargar sobre ella un acto tal. Tampoco es hacedero dejar consumir en las cadenas, a través de la mitad de la tierra, a esos dos principales promotores. Magallanes hurta el cuerpo a la decisión. Cuando la flota se haga nuevamente a la vela, ambos serán dejados en la playa de San Julián, proveyéndolos de vino y víveres para algún tiempo, y sea Dios quien decida de su vida o de su muerte.

¿Estuvo en lo justo Magallanes, en este juicio a muerte de Puerto de San Julián? ¿No se podría objetar algo a los protocolos que su primo Mesquita hizo levantar allí y que no dejaban lugar a la defensa? ¿Son, por otra parte, justas las declaraciones posteriores de los oficiales españoles en Sevilla, pretendiendo que Magallanes había remunerado al alguacil y a sus hombres con doce ducados por haber dado muerte a Mendoza, adjudicándoles además los haberes de los dos hidalgos muertos? Son afirmaciones a las cuales Magallanes ya no puede alegar ni quitar nada. Casi todos los acontecimientos, al ser descritos, se tiñen con el equívoco, y si desde entonces la Historia ha dado la razón a Magallanes, no olvidemos que la da casi siempre al vencedor, en perjuicio del vencido. Hebbel dijo un día esta frase magnífica “A la Historia le es indiferente cómo suceden las cosas. Se pone al lado del que ejecuta, del ganancioso.” Si Magallanes no hubiera encontrado el paso, si no hubiese llevado a cabo su empresa, la eliminación de los capitanes españoles que protestaron contra su arriesgada aventura sería considerada como un asesinato. Pero como los hechos se cuidaron de dar la razón a su empresa, encumbrándolo a perpetua memoria, los muertos sin gloria pasan al olvido, y si no en lo moral, en lo histórico, el buen éxito de Magallanes ha venido a justificar su dureza e inflexibilidad.

Peligroso ejemplo fue, en todo caso, el cruento juicio de Magallanes para el más genial de sus sucesores, Francisco Drake. Cuando, cincuenta y siete años más tarde, este héroe y pirata inglés se ve amenazado, en un viaje no menos arriesgado, por una sublevación no menos peligrosa, al desembarcar en el mismo desdichado Puerto de San Julián, paga siniestro tributo al querer imitar el modo marcial de Magallanes. Francisco Drake conoce muy bien los acontecimientos de la travesía de su predecesor, los protocolos referentes a la implacable justicia de Magallanes; probablemente vio en Puerto de San Julián el bloque sangriento sobre el cual fue cumplida la sentencia en el sedicioso, cincuenta y siete años antes. Su insumiso capitán se llama Tomás Doughty; lo mismo que Cartagena, había sido aherrojado durante el viaje, y, por rara coincidencia, es dictado el fallo en las mismas playas, en el mismo *porto negro* de San Julián, y también a la última pena. Pero Francisco Drake deja al que fue su amigo la elección entre la muerte rápida y honrosa por el acero, como la que sufrió Quesada, o ser expuesto al azar de los acontecimientos en aquella bahía, como Juan de Cartagena. Doughty, que también había leído la historia de la expedición de Magallanes, sabe que nunca se halló más rastro de Cartagena ni del sacerdote expuestos a la soledad de aquella playa y elige la muerte cierta, pero rápida, la muerte varonil y noble por la espada. Una vez más rueda por la arena una cabeza -destino eterno de la Humanidad, cuyos hechos memorables han sido casi siempre regados con sangre, siendo los más duros los que mayores resultados han conseguido.

EL MOMENTO SOLEMNE

7 abril 1520-28 noviembre 1520

Cuatro, cinco meses, queda sitiada por el invierno, en este lamentable puerto de las desdichas, la flota de Magallanes. Vacío y pesado dilátase el tiempo en la abominable soledad; pero el almirante, sabiendo muy bien que nada siembra el descontento en el corazón de los hombres como la ociosidad, procura a los marineros una labor constante y esforzada. Manda reparar las naves escrupulosamente, desde la quilla hasta la punta del palo mayor; cortar troncos y aserrarlos y pulirlos. Llega, tal vez, a improvisar ocupaciones superfluas, con el único propósito de dar esperanzas a los tripulantes de que el viaje se reanudará pronto, llevándolos desde la insoportable desolación del invierno a las ansiadas islas del Sur. Aparece, por fin, una señal de primavera. En todas aquellas semanas de cielo oscuro, de atmósfera glacial, la tripulación creyó hallarse confinada en una tierra de nadie, desierta de hombres y de bestias; y el sentimiento de miedo, muy comprensible, de habitar allí como en las cuevas prehistóricas, separados de todo lo humano, oscurecía sus pensamientos. Pero una mañana aparece en la cima de la colina una figura singular, un hombre que, de pronto, no reconocen como a un semejante, pues, turbados por la sorpresa, se les antoja de doble talla que

un hombre en las proporciones. *"Duobus humanam superantes staturam;* escribe Pedro Mártir, y confirma Pigafetta: "Tal era la talla de aquel hombre, que sólo llegábamos a la altura de su cinturón. Tenía esbeltez, colorado el ancho rostro, y pintados alrededor de *los ojos* unos anillos verdes y una mancha en forma de corazón sobre cada mejilla. Su pelo era corto y blanco. Le cubrían unas pieles de animales cosidas entre sí." Sorprende particularmente a los españoles el tamaño gigante de los pies de aquel fenómeno, y por esta seña bautizan a los indígenas de pies grandes *(patago)* y llaman a su tierra "Patagonia". Pero pronto cede aquel terror ante el hombre de raza singular vestido de pieles, que ahora ensancha cada vez más los brazos y baila y canta, mientras mira a los otros sin dejar casi ni un momento de desparramar arena sobre los blancos cabellos. Magallanes, algo versado en los hábitos de los hijos de la Naturaleza desde sus primeros pasos, interpreta acertadamente esta manifestación como un deseo de buenas relaciones, y manda a uno de sus marineros que se ponga a bailar por el mismo estilo y se eche arena sobre la cabeza. Con regocijo de los cansados marineros, el salvaje ve en esta pantomima un saludo de bienvenida y se acerca a ellos con mansedumbre. Por fin, los Trínculos, como en *La tempestad,* han conquistado a Calibán; por primera vez en aquel yermo les es dado a los marineros poder alternar y tener diversión. Al poner ante las narices del gigante bonachón un espejo metálico, el hombre da un brinco tan inesperado, al ver su propia cara, que arrastra en su caída a cuatro marineros. Su apetito les hace olvidar lo corto de su propia ración. Con los ojos encandilados ven a aquel nuevo Gargantúa sorberse un cubo de agua y zamparse media canasta de galletas como si fueran un par de nueces ¡Y qué jolgorio cuando, al presentar dos ratas a su voracidad, las engulle en vivo, sin siquiera quitarles la piel, dejándolos entre el horror y la risa! Una cordial simpatía nace por ambos lados: el voraz indígena y los marineros, Y al regalarle, por remate, Magallanes, un par de campanillas, llama a otros "gigantes" y también a algunas "gigantas".

Precisamente esta despreocupación acarreará la perdición de los ingenuos hijos de la Naturaleza. Magallanes -como Colón y otros conquistadores- tenía encargo expreso de la "Casa de Contratación" de traer a España algunos ejemplares no solamente de las plantas y los animales, sino también de las nuevas variedades humanas que descubrieran. Coger vivo a uno de esos gigantes parece, de pronto, a los marineros no menos arriesgado que la captura de una ballena por las aletas. Escúrrense, medrosos, alrededor de los patagones, y, en el momento decisivo, acaban siempre por encogerse. Hasta que imaginan una vulgar astucia. Llenan las manos a dos de los gigantes de tal cúmulo de regalos, que necesitan todos los dedos para que no se les escape el botín, y en esta situación enseñan a los bienaventurados un objeto más precioso, reluciente y sonoro, un par de grilletes y les preguntan si no les agradaría ceñírselos a los pies. Los pobres patagones ríen de oreja a oreja y cabecean, embelesados, soñando con el tintineo con que aquellos objetos sonoros acompañarían a su paso. Aguantando con las manos crispadas los regalos, miran, bajando la cabeza, aquella hermosura de fríos anillos que les rodean las articulaciones y hacen una música tan alegre. ¡Ya los tienen! Ahora pueden sin temor derribar a aquellos gigantes como un saco de arena, porque, aherrados, no son ya peligrosos. En vano los engañados dan alaridos y se rebullen y dan golpes a su alrededor, implorando a su mágico dios Setebos -el nombre procede de Shakespeare. ¡La "Casa de Contratación" pide curiosidades! Como a los bueyes los empujan, los arrastran al interior de la nave, donde perecerán inevitablemente por escasez de alimentación. Este pérfido asalto de los que les traían nueva cultura destruye de un golpe la buena inteligencia, y los patagones se mantienen ahora a distancia de los que les han engañado, y un día que un pelotón de españoles los ronda -aquí el relato de Pigafetta se diluye singularmente-para alcanzar también o visitar a alguna de las mujeres de la misma raza, pónense a la defensiva, y uno de los marineros paga la aventura con su vida.

Pero, lo mismo que a los indígenas, les resulta fatal a los españoles este Puerto de San Julián. No sacan de él más que desgracia; nada le favorece en él a Magallanes, nada le sale bien: una suerte fatídica va unida a esa playa manchada de sangre... "¡Vámonos pronto de aquí! ¡Pronto! ¡Regresemos!", gimen los tripulantes. "¡Vámonos pronto! ¡Más adelante!", ansía Magallanes. Y crece, con los días más largos, la impaciencia de todos. Apenas han cedido las furiosas tormentas invernales, Magallanes intenta el primer empuje. Manda el más rápido de sus barcos, el más ligero, el pequeño Santiago, que gobierna el fiado capitán Serráo, como paloma Noé que traiga el mensaje. Serráo deberá surcar hacia el Sur, escrutar las bahías y, al cabo de un plazo señalado, estar de vuelta con su informe. Pronto pasa el tiempo, y Magallanes se impacienta con la mirada puesta en el horizonte. Pero, en vez de llegar por el agua el mensaje, viene de la tierra firme: un día, dos raras formas movedizas se acercan, bajando de la colina. Al pronto los toman por indígenas patagones y preparan las ballestas. Pero aquellos hombres desnudos, medio helados, hambrientos: aquellos espectros de color terroso, los llaman a voces en español.

Son dos marineros del Santiago que vienen con malas noticias. Serrão había llegado felizmente a la cómoda embocadura de un río colmado de pesca: río de Santa Cruz; pero, mientras procedían a nuevas exploraciones, la tormenta estrelló el barco contra la costa. Pudo salvarse la tripulación, que, en apurado trance, estaba esperando auxilio junto a dicho río; ellos dos solamente habían logrado avanzar hasta San Julián, alimentándose, durante aquellos once días, de hierbas y raíces.

Magallanes manda salir un bote. Vuelven en él los náufragos. Pero, ¿qué podrán los hombres sin el otro barco, el más ligero de la flota, el más dispuesto de todos? Es la primera pérdida y, como todas las que sufren en aquellos remotos parajes, no tiene reparación. Cuando por fin Magallanes, el 24 de agosto, ordena la partida y abandona la fatídica bahía de San Julián, dando una última mirada a los dos conspiradores allí abandonados, tal vez maldice, en su interior, el día que mandó varar. Tiene una nave menos; tres capitanes han dejado allí la vida y, sobre todo, ha pasado un año entero que no volverá a recuperar, y a nada se ha llegado; no se ha encontrado ni se ha realizado nada.

Aquellos días debieron de ser en la vida de Magallanes los más sombríos, tal vez los únicos en que el hombre de fe inquebrantable se desesperó, sin darlo a entender. La fingida firmeza con que, a la salida de San Julián, manifiesta que está dispuesto, si es preciso, a seguir hasta el grado setenta y cinco de latitud en la costa patagónica, y que si entonces no da, tal vez con la travesía para el otro mar, elegirá la ruta trillada, doblando el cabo de Buena Esperanza, descubre, con el "si es preciso" y el "tal vez", su inseguridad. Por fin admite la posibilidad de un retroceso, por primera vez concede a sus oficiales que el buscado paso puede no existir o encontrarse en aguas árticas. Es manifiesto que ha perdido la seguridad interior. La idea del "paso" que le sonríe en sus sueños le abandona en la hora decisiva. Pocas veces habrá concertado la Historia una situación más irónica y maliciosa que la de Magallanes cuando, después de dos días de navegación, vuelve a detenerse en la desembocadura del río Santa Cruz descubierto por Serráo, y aconseja otro sueño invernal de una par de meses para las naves. Con nuestros mejores conocimientos geográficos de hoy día nos representamos el contrasentido de tal decisión. Ahí tenemos un hombre que, impulsado por una generosa idea, desviado por una noticia imprecisa y además errónea, se ha impuesto como finalidad de su existencia la travesía del Atlántico al Pacifico para encontrar antes que nadie el itinerario alrededor de la tierra. Gracias a su enérgica voluntad ha vencido el obstáculo de la materia, ha reunido a los que le ayuden en su plan irrealizable, ha conseguido de un monarca extranjero, gracias a la fuerza sugestionadora de su idea, la flota indispensable, a la cual a llevado felizmente más lejos, bordeando las costas sudamericanas, que ningún otro navegante. Dominó los elementos y la rebeldía de los hombres; nada hasta ahora ha podido detenerle ni desilusionarle en la fanática certeza de que aquel “paso”, aquella meta de sus sueños, estaba a su alcance. Y he aquí que, precisamente a punto de triunfar, se le nubla la vista, a él, tan perspicaz, como si los dioses que no le quieren bien le hubieran puesto maliciosamente una venda en los ojos. Porque, en aquel 26 de agosto de 1520, cuando Magallanes dispone que su tripulación se tome un nuevo descanso de dos meses, se puede decir que ya toca su objetivo. Unos grados más de latitud, dos días de navegación después de los trescientos, un par de millas después de las tantas que han medido, le faltaban solamente para que su alma turbada rompiera en un grito de júbilo. Pero -escarnio y malignidad del destino- el desdichado no sabe ni puede adivinar lo cerca que está de la meta. Durante dos meses vacíos, interminables, que él llena de preocupaciones y desconfianza, espera el tiempo primaveral en la desembocadura de aquel río insignificante, en aquel sitio despoblado, como el hombre que, en medio de una extensión nevada, se acurruca helado de frío ante su propia choza, sin ocurrírsele que, con sólo dar un paso, estaría bajo cubierto. ¡Dos meses, dos meses interminables, perdidos, pasa Magallanes en aquel yermo, ocioso y con la obsesión de si hallará o no el paso mientras que, a dos días de navegación solamente, le espera el estrecho que llevará para siempre su nombre! Hasta el último momento sentirá la garra dislaceradora del buitre de la duda el hombre que, cual otro Prometeo, se ha propuesto arrancar a la tierra el secreto último.

¡Pero tanto más hermosa es la liberación! únicamente llega la emoción a las cumbres de la bienaventuranza cuando logra remontarse desde las hondonadas del desasosiego. El 18 de octubre de 1520, al cabo de dos meses superfluos de tregua, Magallanes ordena una vez más el avance. Oyen misa solemne, la tripulación se acerca a la Sagrada Mesa y luego parten las naves a toda vela con rumbo al Sur. El viento les viene de frente y avanzan con pena. Todavía no halla consuelo la mirada en rastro alguno de vegetación; un llano solitario, inhospitalario, una costa de arena y rocas... Al tercer día -21 de octubre de 1520- se levanta por fin un cabo con blancos escollos, una playa quebrada. Y he aquí que, tras este resalto, al cual, en conmemoración del día, Magallanes llamó cabo de las Vírgenes, se abre una honda bahía de aguas

oscuras. Los barcos se acercan más. ¡Que raro paisaje, vigoroso y austero! Cerros escarpados, accidentados, y en la lejanía -panorama completamente nuevo en aquel viaje- altas cumbres coronadas de nieve. ¡Pero qué muerto todo! Ni un ser humano, y apenas un árbol o un matorral; el zumbido continuo del viento atraviesa el rígido silencio de la espectral bahía solitaria. La tripulación mira con disgusto aquel piélago de aguas sombrías. Absurdo les parece a todos que esta bahía rodeada de montañas, y sus aguas del Averno, pudiera llevar a una llanura ni al "Mar del Sur", al mar claro y lleno de sol. Es unánime el convencimiento de los pilotos de que aquella profunda entalladura no puede ser más que un fiordo semejante a los de las tierras nórdicas, y que serán afán y tiempo perdidos el sondear en aquella bahía cerrada o rodearla navegando. Bastantes semanas llevan ya malogradas en el reconocimiento de todas aquellas bahías patagónicas, sin que ninguna haya resultado salir a la ansiada travesía. ¡Basta ya de vacilaciones! ¡Adelante! Y en el caso de que el "estrecho" no aparezca pronto, aprovechar el buen tiempo para la vuelta a casa o hacia el Mar de las Indias por el cabo de Buena Esperanza.

Pero Magallanes, poseído por la idea fija del escondido estrecho, insiste en dar la vuelta completa a la singular bahía. Con enojo es obedecida la orden por los que preferían pasar más allá pues "todos pensábamos y afirmábamos que era aquélla una bahía cerrada" -*serrato tuto in torno*-. Dos de las naves, la almiranta y la *Victoria*, se quedan para explorar el exterior de la bahía. Las otras dos, *San Antonio* y *Concepción*, reciben el encargo de avanzar cuanto puedan, pero sin tardar más de cinco días en el regreso. Por que el tiempo es cada día más precioso y más escasas las provisiones. Magallanes no puede ya, como en el Río de la Plata, conceder quince días. Cinco días de reconocimiento es su máxima concesión para la última prueba que intenta.

Ha llegado el momento dramático culminante. Las naves *Trinidad* y *Victoria* empiezan a costear la bahía, mientras la *San Antonio y la Concepción* vuelven de su avance hacia el interior de la misma. Pero una vez más se levanta la oposición de la Naturaleza, como resistiéndose a soltar su último secreto. El viento refresca de pronto y se convierte en uno de esos huracanes frecuentes en los parajes que los viejos mapas españoles señalan así: "No hay buenas estaciones." E1 agua de la bahía se agita en blanco tumulto de espuma y rompe al primer embate la cuerda del áncora; los dos barcos se ven obligados a arriar velas y dejarse llevar sin defensa, pudiendo aún salvarse de que la tormenta los arroja contra los escollos. Dos días dura el peligro. Pero lo que turba a Magallanes no es su propio destino, ya que sus dos naves se zarandean en la bahía abierta, donde es posible aún mantenerlas a salvo de las rocas. Lo que le preocupa son los otros dos barcos el *San Antonio* y el *Concepción*. El vendaval debe de haberlos cogido en la bahía interior, en aquella angostura donde no tienen espacio para bordear, ni la más mínima oportunidad de anclar y guarecerse. A no ser que haya ocurrido un milagro, debe de hacer ya mucho tiempo que la marejada los ha empujado a la orilla, estrellándolos contra los escollos.

¡Qué horrible espera, en la fiebre y la impaciencia, la de Magallanes durante aquellos días, en las horas que iban a decidir su destino! Pasa un día, y no se ve señal. Pasa un segundo día, y no han vuelto. Y pasan tres y cuatro. Magallanes sabe que si los dos barcos han naufragado, todo está perdido. Los dos restantes no serán aptos para proseguir la ruta. Su empresa, su ensueño, se habrán estrellado contra aquellas peñas de una tierra remota.

Por fin, una señal en la cofa. ¡Horror! No son los barcos de regreso lo que el vigía señala, sino una columna de humo que se ve en la lejanía. ¡Momento terrible! El significado de aquel humo es una demanda de auxilio de los náufragos. Perdidos sus mejores barcos, el *San Antonio* y el *Concepción,* ¡ha naufragado también su empresa en la bahía innominada aún! Magallanes ha ordenado ya bajar los botes para remar bahía adentro y salvar cuantas vidas humanas sea posible. ¡Pero hay un cambio inesperado! Es como el momento grandioso del *Tristán,* cuando la ya expirante melodía plañidera y desesperada de la muerte se reanima de pronto en la flauta del pastor y brinca en el torbellino de una jubilosa tonada de danza, desbordante de felicidad. ¡Una vela! ¡Un barco! ¡Bendito sea Dios! Uno, al menos, se ha salvado. ¡No: son los dos barcos, que se acercan, los dos! El *San Antonio,* el *Concepción,* sanos y enteros... Pero ¿qué es aquello? No bien se han hecho visibles a Magallanes y a los suyos, uno, dos, tres fogonazos centellean a babor, seguidos del estampido de los cañones, que se ensancha en el eco de las montañas. ¿Qué ha sucedido? ¿Por qué los que ahorraban hasta un gramo de pólvora la derrochan ora en repetidas salvas? ¿Cómo es que banderas y gallardetes van izados en todo su esplendor y con tal profusión que Magallanes no cree a sus ojos? ¿Qué señas son aquéllas y qué voces de capitanes y marineros, y por qué las dan? La distancia no le permite todavía entender las voces entremezcladas, ni lo que quieren significar sus camaradas. Pero todos, y Magallanes el primero, tienen la impresión de que es aquél el lenguaje del triunfo.

Y, realmente, el mensaje que traen las dos naves es un fausto mensaje. Ensanchándosele el corazón, escucha Magallanes el relato que le hace Serrão. A los dos barcos les fue mal al principio. Habían penetrado ya muy adentro en la bahía cuando estalló la tormenta. Por más que cogieron rizos a las velas, el torbellino de la corriente los empujó indefensos, agotándolos, más lejos cada vez, hasta el punto de hacerles creer que iban a perecer sin remedio contra las riberas rocosas que se levantan en el fondo de la bahía. No se dieron cuenta hasta entonces de que el muro de roca que tenían delante no era del todo cerrado, sino que se quebraba tras un resalto en una especie de canal. A través de aquel estrecho, de aguas más calmadas, llegaron a una segunda bahía que se estrechaba en un sitio para ensancharse en otro. Tres días duraba el viaje, sin hallar el fin de aquel singular estrecho. Sin embargo, el imponente camino de agua de ningún modo podía ser un río. El agua era salada en toda su extensión, y con regularidad y ritmo aparecían las mareas alta y baja. No era una corriente, como el Plata, que se estrechara agua arriba de la desembocadura; antes al contrario, ancha y con caracteres oceánicos, la superficie se extendía en aquel piélago singular con profundidad constante. Era más que probable que aquel fiordo, aquel canal, saliera al tan buscado Mar del Sur, cuyas orillas divisara hacía pocos años, desde las alturas de Panamá, el primer europeo, Núñez de Balboa.

En todo un año no había recibido Magallanes, el hombre tantas veces puesto a prueba, una noticia más satisfactoria. Ya se puede suponer cómo iluminaría de súbito su alma sombría y acongojada. En su fuero interno desesperaba ya y había previsto la vuelta por el cabo de Buena Esperanza. Nadie sabe qué secretos votos y oraciones debió de elevar de rodillas a Dios y a sus santos. Y ahora que su fe vacilaba, la ilusión empieza a ser verdad, y el sueño a realizarse. Es cuestión de no vacilar un solo instante. ¡Arriba las áncoras! ¡A desplegar velas! Una última salva en homenaje al emperador y una plegaria al Almirante de todos. Y enseguida, adelante a través de aquel laberinto. Si encuentra en aquellas aguas aquerónticas un camino que salga al otro mar, él será el primero que habrá dado con la ruta alrededor del mundo. Con sus cuatro barcos emprende Magallanes animosamente la navegación de aquel canal, que en conmemoración de la festividad del día bautiza con el nombre de canal de Todos los Santos y que la posteridad, agradecida, denominará de Magallanes.

Una rara visión espectral debió de ser el avance de los cuatro barcos silenciosos, los primeros en la historia de la Humanidad que surcaban las aguas negras y misteriosas, desiertas desde tiempos inmemorables. Les espera un inmenso silencio. Como montañas magnéticas los miran los cerros metálicos a lo largo de las riberas; pesa el cielo oscuro, allí siempre nublado, y el agua tiene tonos negros; como la barca de Aqueronte en la Estigia, sombras entre sombras, surcan los cuatro barcos silenciosos la región semejante al Hades. A lo lejos resplandecen unas montañas con nieve en las cumbres, y por la noche trae de ellas el viento un soplo glacial. No se ve alrededor ni un ser vivo, pero hombres debe de haber por allí escondidos, pues de noche se ven unas llamas en las tinieblas, por lo que Magallanes da el nombre de Tierra del Fuego a la que acaban de descubrir. (Esas lumbres que jamás se apagan caracterizan a las razas de cultura inferior, las cuales, desconociendo los procedimientos para producir fuego, se ven obligadas a mantenerlo ininterrumpidamente en sus reductos con madera o hierba seca). Pero los oprimidos marineros, que atisban hacia todos lados, no han conseguido una sola vez oír una voz o ver una figura humana. Los marineros que Magallanes ha mandado a la playa en un bote no encuentran habitación ninguna ni rastro de vida, sino una morada de muerte: dos docenas de fosas abandonadas. El único animal que logran descubrir es el cadáver gigante de una ballena que los embates del mar han arrojado sólo para morir, a aquellas playas del misterioso pasado, donde siempre es otoño. La mirada de pasmo de los navegantes se clava en aquella calma espectral; es como si hubieran caído en medio de un paisaje astral agostado, sin vida. ¡Adelante! ¡Adelante!... Y vuelven a resbalar lentos los barcos al impulso de la brisa, quebrando el color de noche, que no había sentido aún la quilla de un barco. Sondean una vez más el agua sin hallar fondo; Magallanes no cesa de mirar angustiosamente a todos lados, no fuera que la bahía se cerrase de pronto al final de la ruta líquida. Pero el estrecho no tiene fin y repetidas señales anuncian que por él han de salir al mar abierto. Así y todo, no llega todavía el momento anhelado, y la ruta es intrincada y el alma se turba. La mágica expedición atraviesa la noche quimérica, más adentro cada vez, teniendo por única compañía el salvaje himno incomprensible del viento que zumba y chilla, frío, entre los cerros.

Pero, a la vez que sombrío, el viaje es peligroso. El estrecho no se parece lo más mínimo a aquel canal de fantasía, trazado a cordel, que en sus cómodas celdas, allá en Alemania, los honrados cosmógrafos Schöner y, antes que él, Behaim habían. trazado en sus mapas. Resulta un puro eufemismo, para abreviar, la calificación de “Estrecho de Magallanes”; porque, en realidad, es más bien un ininterrumpido cruce de

caminos, un laberinto de vueltas y revueltas, de bahías, calas, fiordos, bancos de arena y complicadas redes liquidas, que los barcos logran atravesar a fuerza de mucho ingenio y suerte. Ora alargándose, ora replegándose en las más singulares formas, se ven esas bahías, cuyas profundidades son difíciles de precisar, erizadas de islas, sembradas de bajíos; tres, cuatro veces, a derecha o a izquierda, el estrecho no deja de ramificarse y nunca se sabe cuál es el buen paso, si el que va hacia el Oeste, hacia el Norte o hacia el Sur. Hay que evitar los bancos de arena y sortear los peñascos, y el viento enemigo, incansable, vuelve a barrer el inquieto estrecho en súbitos torbellinos, los llamados *williwaws,* que agitan las aguas y rasgan las velas. Leyendo las numerosas descripciones posteriores, se comprende por qué el Estrecho de Magallanes ha sido durante siglos el terror de los navegantes. En él "reina siempre viento norte desde todos los puntos del espacio". Nunca se consigue en él la calma, el sol y la comodidad apetecidos. Son a docenas los barcos que en travesías ulteriores han naufragado en el inhospitalario estrecho, hoy no bien colonizado todavía, y nada prueba mejor el arte náutico de Magallanes que el haber sido durante años y años, a la vez que el primero, el último que logró atravesarlo sin perder un solo barco. Si se considera lo elemental de sus medios, reducidos a la hinchada vela y al timón de madera, y que con ellos hubo de tener en cuenta las cien arterias y hacer y deshacer camino sin cesar, para reunir luego toda la flota en un punto determinado, y en la estación ingrata y con una tripulación agotada, se comprenderá que su expedición haya sido glorificada como un prodigio por generaciones de navegantes. Como en todas las esferas, fue, en su arte de navegar, el genio propio de Magallanes la paciencia, la inconmovible precaución y previsión.

Un mes entero perseveró en su confiada exploración, consciente de la responsabilidad. No se apresura, no se impacienta, por mucho que palpite en lo íntimo de su alma el ansia de ver, finalmente, el Mar del Sur. En cada cruce reparte su flota; cada vez que dos de los barcos bordean un fiordo al Norte, los otros dos exploran simultáneamente el camino del Sur. Como si el hombre solitario supiera que ha nacido bajo una constelación que no le permite creer en los azares venturosos, ni una sola vez confía a la casualidad la elección entre los muchos caminos, como quien echa una moneda a cara o cruz ; siempre busca y escudriña todos los caminos para hallar el verdadero, el único, y así, triunfan a la vez su genial imaginación y la más sombría y la más suya de las virtudes: la heroica perseverancia.

¡Triunfo! Las primeras lenguas del mar del estrecho han sido salvadas felizmente y se llega a las segundas. Una vez más se encuentra Magallanes en una encrucijada donde la ensanchada bahía se bifurca a derecha e izquierda, sin que pueda nadie saber cuál de los dos caminos lleva al mar abierto cuál de ellos es un callejón sin salida, inútil para sus fines. Una vez más reparte Magallanes su pequeña flota. Sigan el *San Antonio* y el *Concepción* los recodos por la parte sudeste, mientras él explorará con su almiranta y el *Victoria* el canal hacia el Sudoeste. Y sea el punto de encuentro de la flota, al cabo de cinco días a lo sumo, la desembocadura de un pequeño río que denominarán río de las Sardinas, a causa de la abundancia de pesca. Los capitanes llevan las más detalladas instrucciones. Ya iban a ser izadas las velas, cuando sucede algo que nadie esperaba. Magallanes llama a bordo de su almiranta a los capitanes para tratar, antes que nada, de las provisiones -punto que somete a su informe- y oír su opinión sobre si conviene proseguir la expedición o regresar con la feliz noticia.

¿Para oír su opinión?... "¿Qué ha sucedido?", se preguntan con sorpresa. ¿Por qué esa actitud democrática desconcertante, sin más ni más? ¿A santo de qué el dictador de acero, que hasta entonces no había reconocido a ninguno de sus capitanes el derecho de hacer una pregunta o criticar una orden, eleva ahora a camaradas, a oficiales que eran sus subordinados, con ocasión de una maniobra insignificante? Nada más lógico, en realidad, que este cambio. Los dictadores, después del bien ganado triunfo, están siempre más propensos a reconocer derechos, y permiten más generosamente la libre emisión de la palabra, una vez asegurado su poder. Ahora que ha encontrado el "paso", el "estrecho" Magallanes no tiene por qué rehuir ninguna interrogación. Con el triunfo en 1a mano, poco le importa todo 1o demás, y pone los naipes boca arriba. Siempre es más fácil obrar rectamente en la prosperidad que en la desgracia. ¡Por fin, por fin el hombre duro y reservado, metido en sí mismo, rompe el silencio que apretaba obstinadamente entre los dientes! Desde que su secreto ya no lo es, Magallanes puede ser comunicativo.

Los capitanes comparecen para informar acerca de los víveres. Y su informe no es muy satisfactorio. Los víveres son escasos. Cada barco lleva provisiones para tres meses, a lo sumo. Magallanes toma la palabra: "Es un hecho sin discusión -dice enérgicamente- que el objetivo de este viaje ha sido alcanzado. El paso, la travesía al Mar del Sur puede llamarse una realidad." Y ruega a los capitanes que expongan con toda libertad su criterio sobre si la flota ha de contentarse con este éxito o si ha de procurar poner un remate a lo que él prometió a su Emperador, o sea llegar asimismo a las islas de las especias y tomar posesión de ellas

para España. Concedido que los víveres son ya escasos y que sus andanzas no han terminado aún; pero grandes son también la fama y la riqueza que a todos ellos esperan en el caso de llevar la empresa a su fin total. Su ánimo no decae. Pero ha querido, antes de tomar una resolución, oír el parecer de sus oficiales sobre si es conveniente volver ahora al hogar con el semiéxito, o bien perseverar hasta que se llegue a la meta definitiva.

No nos han sido transmitidas las respuestas de los capitanes y pilotos, pero no es disparatado suponer que la mayoría de ellos permanecieron callados. Se acuerdan demasiado de la playa de San Julián y de los miembros descuartizados de sus camaradas españoles; no aciertan todavía a alternar holgadamente con este acerado portugués. Uno solo manifiesta sin rodeos su pensamiento. Es éste el piloto del *San Antonio*, Estevão Gomes, un portugués, supuesto pariente de Magallanes. El franco criterio de Gomes es que ahora que, según todas las apariencias, han dado con la travesía, lo mejor es volver a España, y luego, con una nueva y bien equipada flota, reanudar el viaje para llegar a las islas de las especias siguiendo el camino abierto. Porque, a su parecer, los barcos de que disponen ahora no son ya muy aptos, sin contar con que las provisiones escasean y nadie sabe si el nuevo océano desconocido, el Mar del Sur, se extiende todavía muy allá tras el estrecho descubierto. Un error en el rumbo por aquel mar desconocido, la lejanía del primer puerto, podrían arrastrar la flota al final más desgraciado.

Por boca de Estevão Gomes habla la razón, y, probablemente, Pigafetta, a quien siempre se hace sospechoso el que opina diferente de Magallanes, es injusto con Gomes al atribuirle miras mezquinas encubiertas en su opinión. Porque en la práctica, desde el punto de vista lógico y positivo, la proposición de regresar, de momento, con honor y salir luego en una segunda expedición para llegar al último objetivo era acertada; hubiera salvado la vida de Magallanes y la de casi doscientos hombres más. Pero a Magallanes no le importa la vida mortal ante el inmortal hecho. Quien piensa en héroe, tiene que obrar necesariamente contra la razón. Sin titubear, pide la palabra Magallanes para responder a la opinión d Gomes. Sin duda alguna les esperaban dificultades; probablemente, tendrían que luchar contra el hambre y con todos los obstáculos imaginables, pero -palabras proféticas-, aun cuando hubieran de devorar el cuero de las vergas, él considera como un deber la continuación del viaje hasta descubrir la tierra que prometió. Con esta apelación a la aventura, la consulta, tan singular en su psicología, parece ya asunto concluido, y de uno a otro barco cunde la orden, proclamada a voces, de que va a continuar el viaje. Pero, en particular, Magallanes da orden- a los capitanes de ocultar cuidadosamente a la tripulación la escasez de víveres. Y advierte que peligra la vida de quien se atreva a hacer siquiera una insinuación sobre el asunto.

Callados reciben la orden los capitanes y los dos barcos destinados a la exploración del canal del Sur, el *San Antonio*, al mando de Mesquita, y el *Concepción*, al de Serrão, desaparecen en el embrollo de las escarpadas y onduladas bahías. Los otros dos, el *Trinidad*, barco almirante de Magallanes, y el *Victoria*, no tienen por qué atosigarse ahora. Anclan en la boca del río de las Sardinas y en vez de ser ellos mismos los que exploren el resto del canal hacia el Oeste, Magallanes confía este primer reconocimiento a un bote. No hay ningún peligro en aquella porción del canal, cuyas aguas son mansas. Una cosa les encarece Magallanes: que estén de vuelta del reconocimiento, lo más tardar, el tercer día. Estos tres días, hasta la vuelta del Concepción y del San Antonio, son de asueto para las otras dos naves. Magallanes y los suyos gozan del clima templado del paraje. La naturaleza se ha embellecido singularmente en el espacio de aquellos últimos días, a medida que han avanzado hacia el Oeste. A las ásperas rocas areniscas han sucedido sonrientes praderas, arboledas, bosques. Son más suaves las faldas de las colinas, y brillan en la lejanía las heladas cumbres. Los marineros se regalan con el agua dulce de las fuentes, después de semanas enteras de no conocer más que la pestilente de los toneles. Tumbados sobre la hierba blanda, admiran perezosamente la maravilla de los peces voladores. Pero pronto se desperezan, y se levantan para entretenerse en la pesca de las sardinas, que abundan hasta lo increíble en el río. Hallan vegetales a discreción, de los que pueden saciarse al cabo de meses, y con tal belleza y halago los invita la Naturaleza, que Pigafetta exclama, entusiasmado: *Credo che non sia al mondo el più bello e miglior stretto comè è questo.*

Pero ¿qué significa este pequeño goce de la comodidad y de la distensión, al lado de la dicha mayor, la que embriaga y arrebata a Magallanes en su ardiente atmósfera? Ya se acerca, se cierne en el aire. Al tercer día, la chalupa vuelve dócilmente, y otra vez los marineros hacen señales de lejos, como antes, en el día de Todos los Santos, después de descubrir la entrada del estrecho. ¡Pero lo de ahora es mil veces más importante! Han descubierto la salida y han visto por sus propios ojos el mar en que desemboca el canal, el desconocido gran Mar del Sur. *Thalassa, thalassa!*, la milenaria voz de júbilo con que los griegos

saludaban las aguas eternas al regresar de largas expediciones, resuena ahora en otra lengua, pero con igual júbilo, meciéndose beatíficamente en una esfera que nunca había oído el entusiasmo de la voz humana.

Este minuto es el momento cumbre de la vida de Magallanes: el momento del más extraordinario embeleso que el hombre vive una sola vez. Todo se ha cumplido. Ha mantenido la palabra dada al Emperador. Ha realizado, el primero y el único, lo que otros mil se limitaron a soñar: ha encontrado el camino que lleva al otro mar. Justificada y digna de la inmortalidad es su vida desde este momento.

Y aquí sucede lo que nadie hubiera sospechado en aquel hombre recio y encerrado en sí mismo. De pronto, el calor interior que le abrasa domina al soldado impertérrito que nunca ni delante de nadie se demostró emocionado. Una corriente de lágrimas cálidas, abrasadoras, cae de sus ojos y se esconde en el oscuro matorral de sus barbas. La primera y la única vez en su vida que el hombre de acero derrama lágrimas de felicidad. *"Il Capitano Generale lacrimó per allegrezza."*

Un momento, uno solo en toda su vida oscura y afanosa, le cabe sentir a Magallanes el más alto gozo concedido al hombre creador: saber realizada su idea. Pero el destino señalado a este hombre en los astros es pagar un amargo tributo a cambio de un poco de felicidad. A cada uno de sus triunfos va enlazado inevitablemente un desengaño. Sólo le es permitido ver la felicidad: que no intente abrazarla ni retenerla. Y también este momento de embeleso, el más generoso en toda su vida, se desvanece antes de que pueda sentirlo en su plenitud. Porque ¿dónde están los otros dos barcos? ¿Cómo tardan tanto? Llegarán, por fin, el San Antonio y el Concepción para recibir ellos también la buena nueva de la salida a nuevo océano? Cada vez más inquieto, Magallanes tiene la mirada fija en los confines de la bahía. Ha pasado de sobra el plazo acordado. Han transcurrido ya cinco días y no se ve rastro de los dos barcos.

¿Les habrá sucedido algo? ¿Perdieron el rumbo? Magallanes está muy excitado para poder esperar ocioso en el sitio convenido. Manda poner las velas y hacer marcha atrás por el canal, hacia los barcos retardados. Pero vacío se ve el horizonte, desierta el agua fría. Ni una señal, ni un rastro.

Al segundo día de estar buscando se ve blanquear por fin un velero. Es el *Concepción,* al mando del fiel Serráo. Pero ¿adónde para el otro barco, el que importa más por ser el más grande de la flota, el *San Antonio?* A Serrão le cuesta responder. Durante el primer día, el *San Antonio* les precedía a la vista; pero luego desapareció. Magallanes no sospecha todavía nada malo. Acaso el *San Antonio* ha perdido el rumbo o quizá su comandante no entendiera bien el acuerdo. Por eso manda salir todas las embarcaciones hacia distintos puntos, para explorar todos los recodos del canal mayor, el estrecho Almirante -*Admiralty Sound*-. Manda encender fuegos como señal; clávanse, en sus gallardetes hincados en tierra, unas cartas con instrucciones por si el barco hubiera perdido la orientación. Pero no se ve rastro de él. Debe de haber acontecido algo funesto. O el *San Anto*nio ha naufragado, hundiéndose con su gente, lo cual no es muy verosímil, porque aquellos días reinaba precisamente una calma excepcional, o bien -y esto entra más en lo posible- Esteváo Gomes, el piloto del *San Antonio,* que tanto abogó en el consejo por el inmediato regreso, ha realizado su idea en rebeldía, y él y los oficiales han dominado al capitán y desertado con todas las provisiones.

Magallanes no aseguraría lo que ha sucedido. Sólo sabe que ha de ser algo terrible para él. Carecen de la nave mejor, de la más grande y bien provista de víveres de su flota. Pero ¿dónde habrá ido? ¿Qué ha sido de ella? Nadie puede informarle, en la inmensa soledad, de si yace en el fondo del mar o ha desertado a toda prisa con rumbo a España. Solamente las raras constelaciones, la Cruz del Sur, circundada de todo su brillante cortejo, fueron testigos de lo ignorado. Ellas podían darle respuesta sobre el paradero del *San Antonio.* Se comprende que Magallanes, que, como tantos contemporáneos suyos, confiaba en la ciencia adivinadora de los astros, llamara al astrólogo y astrónomo Andrés de San Martín, que ocupaba en la nave el cargo de Faleiro, porque es el único que tal vez pueda leer algo en las estrellas. Le manda sacar el horóscopo para aclarar con su arte lo que haya sido del *San Antonio. Y,* excepcionalmente, la astrología tiene razón; el buen astrólogo, que recuerda muy bien la actitud de Estevão Gomes en aquel consejo, vaticina que la nave ha desertado y que su capitán está preso.

Una vez más Magallanes tiene que afrontar una decisión inaplazable. Su júbilo fue prematuro. Demasiado fácilmente se abandonó a la despreocupación. Curioso paralelismo entre la primera vuelta al mundo por mar y la segunda: ha sufrido el mismo contratiempo que su sucesor Drake, cuyo mejor barco desaparecerá de noche con el rebelde capitán Winter. En medio de la ruta gloriosa, un compatricio, uno de su propia sangre, le llevará con su acto solapado a tal extremo, que si antes escaseaban los víveres en la

flota, ahora le amenaza algo peor. El *San Antonio* llevaba a bordo las provisiones más abundantes y mejores. Por si esto fuera poco, se han dilapidado en la espera y la exploración los víveres de seis días. El avance hacia el ignoto Mar del Sur, que hace ocho días, bajo mejores auspicios, era ya una temeridad, ahora, desde la huida de1 *San Antonio,* es casi un suicidio.

Magallanes ha rodado, de pronto, desde la más alta cumbre de la orgullosa seguridad, al abismo de la confusión. No había necesidad del informe que nos ofrece Barros: "Quedó tan confuso que no sabia qué determinar", pues la inquietud de Magallanes la vemos claramente grabada en la orden -única que se ha conservado- comunicada en este momento de perplejidad a todos los oficiales de su flota. Por segunda vez en el espacio de pocos días les pide su opinión sobre si conviene proseguir o regresar; pero ahora ordena a sus capitanes que le den la respuesta por escrito. Porque Magallanes quiere -y esto demuestra su previsión- una garantía. *Scripta manent.* Necesita para el día de mañana un testimonio material de que preguntó a sus capitanes. Ve con toda claridad -y los hechos se cuidarán de confirmarlo- que aquellos rebeldes del *San Antonio,* no bien lleguen a Sevilla, se convertirán en acusadores para que no se les acuse a ellos de rebeldía. Indudablemente, le pintarán a él, el ausente, como un hombre terrorífico; excitarán el sentimiento nacional español con descripciones exageradas de cómo el forastero portugués aherrojó cruelmente a los funcionarios del Rey e hizo decapitar y descuartizar y dejó perecer de hambre a unos hidalgos castellanos, para luego, contra el estricto mandato del Rey, dejar la flota en manos de portugueses exclusivamente. Para quitar fuerza a esa inevitable acusación de haber impedido a los oficiales exponer toda libre opinión durante el viaje, por medio del terror más brutal, Magallanes redacta aquella orden singular que más parece en propio descargo que para pedir amistoso consejo. "Dada en el canal de Todos los Santos, enfrente del río del Isleo, x 21 de noviembre", empieza la orden. "Yo, Fernando Magallanes, Caballero de la Orden de Santiago y Capitán general de esta Armada... he tomado cuenta de que a todos vosotros parece una decisión llena de responsabilidad la continuación del viaje porque juzgáis que ha pasado demasiado tiempo. Soy hombre que nunca ha desatendido la opinión o el consejo de otro, antes bien desea tratar y ejecutar sus asuntos de común acuerdo con todos."

Probablemente, los oficiales sonríen un poco ante esa característica que de sí mismo traza el interesado. Porque si un rasgo significativo hay en Magallanes es su inflexibilidad en la dirección y el mandato. Harto se acuerdan de cómo el mismo hombre ha rechazado con mano férrea cada una de las reclamaciones de los demás capitanes. Pero el mismo Magallanes sabe que han de acordarse de su implacable dictadura en el opinar, y por eso prosigue:

"A nadie ha de intimidar, pues, el recuerdo de los acontecimientos de Puerto de San Julián, y cada uno de vosotros tiene el deber de manifestarme sin temor cuál es su punto de vista referente a la seguridad de nuestra Armada. Sería contrario a vuestro juramento y a vuestro deber el ocultarme vuestra opinión. Cada uno de por si -exige- ha de emitir su opinión claramente y por escrito sobre si conviene más proseguir la ruta o disponerse al regreso, exponiendo las razones que para ello le asistan."

Pero no se recobra en una hora la confianza que se ha ido perdiendo a lo largo de meses y meses. Los oficiales tienen todavía el miedo demasiado metido en la médula para decir con toda franqueza que lo mejor es el regreso. La única respuesta que nos queda, la del astrónomo San Martín, demuestra lo poco inclinados que estaban a compartir la responsabilidad con Magallanes, precisamente ahora que ésta se había agigantado. El buen astrólogo, como cuadra a su profesión, habla ambiguamente, nebulosamente, navegando entre dos aguas. Duda, en verdad, de poder llegar a las Molucas por el canal de Todos los Santos. "Aunque yo dudo que haya camino para llegar a Maluco por este canal." Así y todo, aconseja seguir adelante, porque "tendrían en las manos el corazón de la primavera". "Pero, por otra parte, no conviene ir demasiado lejos, sino volver más bien en enero, pues los hombres están debilitados y decaen sus fuerzas. Tal vez es mejor navegar no hacia el Oeste, sino hacia el Este, aunque Magallanes puede hacer lo que mejor le parezca, Y Dios le señale el camino." Con la misma vaguedad debieron expresarse los otros oficiales.

Pero Magallanes no ha preguntado a sus oficiales para saber sus respuestas, sino únicamente para poder presentar una prueba de que los ha interrogado. Sabe que ha ido ya demasiado lejos para retroceder. Sólo como triunfador puede entrar en España; si no es así, está perdido. Aunque el buen astrónomo hubiese vaticinado la muerte, su obligación era seguir la heroica carrera. El 22 de noviembre de 1520, cumpliendo sus órdenes, los barcos abandonan el puerto Junto al río de las Sardinas, y pocos días después pasan el estrecho de Magallanes -que así se llamará para siempre- y, a su salida, ver detrás de un promontorio, que

denominan con gratitud el cabo Deseado, el infinito ondear del océano no surcado todavía por ningún barco europeo. Vista conmovedora: allá, hacia el Oeste, detrás del horizonte sin fin, deben extenderse las islas de las especias, las islas de la riqueza, y, detrás de ellas, los extensos reinos de Oriente, China, el Japón y la India; y, más allá, infinitamente lejos, el hogar. ¡España, Europa!... ¡Ahora, unos días de tregua, la última, antes de la embestida definitiva en el océano desconocido, nunca atravesado desde el principio de la tierra! Y luego, el 28 de noviembre, levar anclas e izar banderas; y los tres barcos humildes, solos, saludan, respetuosos, con descargas de artillería al mar desconocido, como se hace, caballerescamente, con un adversario de talla a quien se ha retado a un combate a vida o muerte.

MAGALLANES DESCUBRE UN REINO PARA SÍ

28 noviembre 1520-7 abril 1521

La historia de esta primera travesía del hasta entonces innominado océano, “un mar tan extenso que apenas el espíritu humano puede abarcarlo" -según dice el informe de Maximiliano Transilvanus-, es una de las gestas inmortales de la humanidad. Ya el viaje de Colón a los espacios sin lindes fue reputado en su época, y lo ha sido después, como un acto de decisión sin igual; y, con todo, este hecho abnegado no puede compararse a la victoria ganada por Magallanes a los elementos, en medio de indecibles dificultades. Porque Colón navega con sus tres barcos, bien carenados y aparejados, treinta y tres días solamente, y ya una semana antes de echar pie a tierra, unas hierbas flotantes y maderas exóticas, y el vuelo de ciertos pájaros, le confirman la proximidad de un continente. Sus tripulantes están sanos y animosos, sus naves llevan tanta provisión que, en el peor caso, podrían volver a puerto sin penuria. Lo desconocido está ante él, y detrás tiene la patria para sacarle a camino, sea como sea. Magallanes viaja en el vacío más completo, y no partiendo de una Europa confidente, con sus puertos y sus hogares, sino de una Patagonia extraña e inhospitalaria. El hambre y la necesidad los acosan, viajan con ellos y se levantan ante ellos amenazadoras. Su indumentaria está fuera de uso, hay desgarrones en el velamen, las cuerdas se desgastan. Hace semanas que no han visto un rostro humano nuevo, no se han acercado a una mujer, no han catado el vino, la carne fresca ni el pan reciente, y, en el fondo del alma, envidian a los camaradas que han desertado a tiempo hacia sus hogares. Y así navegan los tres barcos, veinte, treinta, cuarenta, cincuenta, sesenta días, y todavía no se divisa la tierra, ni siquiera un signo de esperanza que les indique su proximidad. Y otra semana, y otra, y otra más; cien días: ¡tres veces el tiempo que empleó Colón en atravesar el océano! Con mil y mil horas vacías avanza la flota de Magallanes en el espacio vacío. Desde el 20 de noviembre, en que vieron alborear en el horizonte el cabo Deseado, de nada han servido tablas medidas. Cuantas distancias calculara Faleiro desde su gabinete se han manifestado erróneas, de modo que cuando Magallanes cree haber dejado atrás Cipango, el Japón, en realidad ha recorrido apenas un tercio del océano desconocido que, por su calma, denomina el Pacífico, como desde entonces se llama para siempre. Pero ¡qué cruel calma, qué martirio el de la monotonía en aquel silencio de muerte! El mar, como un espejo azul, invariable, y siempre el mismo cielo candente y sin una nube, y el aire mudo, y siempre la misma anchura y la misma redondez del horizonte, un corte metálico entre el cielo igual y el agua igual, que poco a poco van grabándose hondamente en el corazón. Siempre la misma nada azul inmensa en torno de los barcos insignificantes, únicos objetos que se mueven en medio de la horrible inmovilidad; y siempre la misma luz cruda del día para ver continuamente lo único, lo mismo; y, por la noche, las mismas estrellas de siempre, frías y calladas, a las que se interroga en vano. Siempre los mismos objetos en el escaso espacio poblado del barco; las mismas velas, el mismo mástil, la misma cubierta, la misma áncora, los mismos cañones, las mismas mesas... Siempre el mismo olor podrido y dulce de lo que se corrompe en las entrañas del barco. Siempre, mañana, tarde y noche, los mismos encuentros, las mismas caras que se miran unas a otras y de día en día desmejoran en la callada desesperación. Húndense más los ojos en las órbitas y su brillo se empaña con cada mañana que amanece sin nada nuevo; demácranse más las mejillas, y, el paso es cada día más flojo y débil. Como espectros circulan ya, surcadas las mejillas sin color, los que hace pocos meses eran unos mozos temerarios, que trepaban por las escaleras y se movían diligentes para defender el barco de la tormenta. Ahora vacilan como enfermos o yacen extenuados sobre el jergón. Cada uno de esos tres barcos que salieron para una de las más osadas aventuras de la humanidad se ve ahora poblado por unos seres en los cuales apenas se reconocería a los marineros, y cada cubierta es un hospital flotante.

Disminuyen los víveres de un modo espantoso durante esa inesperada travesía, y aumenta la estrechez. Lo que diariamente reparte el jefe de la despensa entre los tripulantes, más bien puede llamarse basura que

comida. Se ha agotado el vino, que refrigeraba un poco los labios y el ánimo. El agua dulce, cocida por el sol implacable, puesta en odres y en toneles sucios, despide tal pestilencia que los infelices han de taparse la nariz mientras humedecen la garganta con el único sorbo diario que les dan medido. La galleta de barco, que con los peces pescados por ellos mismos es su único alimento, hace tiempo se ha convertido en un polvo gris y sucio lleno de gusanos y de excrementos de ratas, las cuales, enloquecidas también, se han precipitado sobre los últimos restos miserables de la alimentación humana. Tanto más, por consiguiente, son apetecidos los repugnantes animales, cuya persecución por todos los rincones no conduce solamente a suprimirlos, sino también a procurarse con su muerte un requisito culinario ; medio ducado de oro es la recompensa del experto cazador que coja uno de esos chillones animales, y el feliz comprador se traga el repugnante asado con verdadera fruición. Para engañar al estómago, que suele retorcerse en dolorosos espasmos; para acallar de algún modo, por ficticio que sea, el hambre devoradora, la tripulación inventa engaños cada vez más peligrosos: mezclan una pasta hecha de serrín con los desperdicios de la galleta de barco, a fin de aumentar aparentemente la miserable ración. Llega a tal punto la necesidad, que se realizan las palabras proféticas de Magallanes de que llegarían a comer el cuero de las vergas del barco; hallamos en Pigafetta una descripción del recurso a que acudieron, desesperados, los hambrientos, haciendo comestible lo que no lo era : "Llegamos al extremo de comer, para no morir de hambre, los pedazos de cuero con que estaba recubierto el palo mayor para evitar que el cable se deshilara. Expuestos a la lluvia, al sol y al viento durante años, aquellos pedazos de cuero eran tan duros que teníamos que sumergirlos en el mar durante cuatro o cinco días para ablandarlos un poco. Los poníamos entonces sobre la lumbre, y luego los engullíamos."

No es maravilla que aun los más resistentes entre aquellos hombres de acero acostumbrados a las penalidades no pudieran tolerar semejante nutrición por algún tiempo. A consecuencia de la falta de víveres frescos -hoy diríamos "vitaminosos"- se presenta el escorbuto. Las encías de los atacados empiezan a hincharse y luego se corrompen; y los dientes oscilan hasta desprenderse, se forman tumores en la boca y, por fin, el paladar se hincha y duele de tal manera que, aun cuando tuvieran alimentos, los desgraciados no estarían ya en estado de tragarlos, hasta que sucumben. También a los supervivientes les quita e1 hambre las últimas energías. Con las piernas lastimadas o estropeadas, andan a duras penas, apoyados en bastones, o se acurrucan en cualquier rincón. No menos de diecinueve, o sea casi un décimo de la tripulación, perecen en este cortejo del hambre, en medio de horribles sufrimientos. Una de las primeras victimas es el pobre gigante de la Patagonia, a quien habían bautizado Juan Gigante, el que hace pocos meses había sido tan admirado precisamente porque devoraba en un santiamén media caja de galletas de barco y se bebía luego un cubo de agua como si fuera un vaso. Cada día del interminable viaje disminuye el número de los marineros todavía aptos para el trabajo, y atinadamente acentúa Pigafetta que, en tal estado de decaimiento de sus tripulantes, los tres barcos no hubieran podido hacer frente a la menor tempestad

"Si Dios y su bendita Madre no nos hubiesen concedido tan buen tiempo hubiéramos perecido todos de hambre en aquel mar inmenso."

Tres meses y veinte días anda, en total la solitaria caravana de los tres barcos a través del infinito desierto liquido, soportando todos los sufrimientos imaginables, hasta el más terrible: el de perder la esperanza. Porque, así como en el desierto los sedientos creen de pronto descubrir un oasis (las palmas meciéndose, las sombras frescas y azules invitándoles en medio de la luz inclemente le deslumbra hace días) y ya creen oír el chorro de la fuente, pero apenas dan unos pasos vacilantes, con sus últimas energías, desparece de súbito la placentera visión y el desierto se extiende de nuevo ante ellos, más hostil que antes asimismo son victimas de un espejismo los hombres de Magallanes. Una mañana parte de la cofa un ronco clamor. Es que un marino ha visto tierra, tierra por primera vez desde hace tiempo. Una isla. Como locos se precipitan los hambrientos, los sedientos, a cubierta, y hasta los enfermos, que estaban echados en el suelo como guiñapos, se arrastran para ver. Sí; se acercan a una isla. ¡Pronto, vengan los botes! Los sentidos, sobreexcitados, ven ya manar las fuentes, y sueñan con el agua y el reparo a la sombra de los árboles, y saborean, tras tantas semanas de rodeos, el placer de pisar tierra firme y no las eternas tablas vacilantes sobre la vacilante onda. ¡Miserable engaño! Al llegar más cerca, ven que la isla, y otra más allá, que, en su exasperación, las denominan islas Desventuradas, son tierras de rocas inhabitadas e inhabitables, un yermo sin hombres ni bestias, sin fuentes, sin frutos. Sería tiempo perdido un solo día que se detuvieran en medio de aquellas rocas inhóspitas. Sigue el viaje a través del desierto azul, más y más lejos, durante días y semanas: el viaje marítimo tal vez más terrible y lleno de privaciones que registra la eterna crónica del dolor humano y de la humana capacidad de sufrimientos que llamamos Historia.

Al fin llega el día 6 de marzo de 1521. Más de cien veces se ha levantado el sol sobre el azul igual, vacío e inmóvil, y se ha hundido en el mismo azul implacable; cien veces la noche ha sucedido al día y el día a la noche, desde que la flota navega por el estrecho de Magallanes hacia el mar abierto, cuando vuelve a oírse aquel grito en lo alto de la cofa: "¡Tierra, tierra!" Ya era hora; dos días, tres días más en aquel vacío, y probablemente no hubiera pasado a la posteridad ni rastro de aquel hecho heroico. Con la tripulación famélica, y cual cementerio ambulante, los barcos hubieran errado sin gobierno hasta que una tormenta o el choque duro de una roca hubiese dado cuenta de ellos. Pero esta nueva isla -Dios sea loado- tiene unos pobladores y encontrarán en ella el agua que alivie a los que están consumiéndose. Apenas la flota se aproxima a la bahía, todavía sin echar el ancla ni arriar las velas, ya centellean unas chalupas pintadas, cuyas velas son de hoja de palma. Flexibles como monos, los hijos de la Naturaleza, enteramente desnudos e ingenuos, trepan a bordo, y son tan ajenos a toda idea de conveniencia social que se llevan sencillamente cuanto les viene a mano. En un momento desaparecen los más varios objetos, como si hicieran juegos de manos, y hasta el bote del *Trinidad* se han llevado, cortando la cuerda. Alegres y despreocupados por completo de toda sospecha de haber obrado mal, riendo al ver cuán fácilmente han adquirido lo nunca visto, se vuelven, remando, con su preciado botín. Porque a aquellos sencillos paganos les parece tan natural y corriente -los hombres desnudos desconocen los bolsillos- meterse entre los cabellos un par de chirimbolos brillantes, como a los españoles, al Papa y al Emperador declarar propiedad legal del Rey cristiano todas aquellas islas, aun sin descubrir, con sus hombres y bestias.

En su difícil situación, Magallanes no puede pararse en consideraciones ni en fórmulas. Le es imposible ceder a los diestros salteadores aquel bote que, según consta en los archivos, costó a Sevilla tres mil novecientos treinta y siete y medio maravedíes, y que allí, a miles de millas lejos, resulta de un valor inestimable. Por eso al día siguiente desembarca Magallanes cuarenta marineros armados para recobrar su bote y dar una lección a los isleños. Un par de sus cabañas se hunden bajo las llamas, pero no se llega a entablar un verdadero combate, porque tan inexpertos son en el arte de matar aquellos pobres hijos de la Naturaleza, que al sentirse hincadas de pronto en el cuerpo sangrante las flechas de los españoles, no comprenden cómo aquellas cosas puntiagudas y aladas llegan de lejos y les causan un dolor tan terrible al clavarse profundamente en la piel. Tiran de las flechas, desesperados, y se precipitan en tumulto hacia los bosques huyendo de los detestables bárbaros de color blanco. Por fin los hambrientos españoles pueden tener agua fresca para los que iban a sucumbir, y emprenden la requisa de productos alimenticios. Con apresurado anhelo arrastran cuanto pueden alcanzar fuera de las abandonadas chozas: aves de corral, cerdos, frutos. Una vez robados mutuamente, los más cultos le ponen este nombre a las islas: "Ladrones".

Es indudable que tal requisa salva a los que estaban a punto de morir de hambre. Tres días de tregua. El acopio de frutos recién cogidos y el agua refrigerante del manantial han sido un reparo para los tripulantes. Mueren todavía algunos marineros de agotamiento, una vez reanudado el viaje; entre ellos, un inglés, el único que llevaban a bordo, y aún hay una porción de enfermos y extenuados. Pero lo peor ha pasado, y las naves hacen rumbo hacia Oeste con nuevos ánimos. Cuando, al cabo de otra semana, el 17 de marzo, vuelve a surgir la silueta de una isla, y otra poco más allá, Magallanes reconoce que el destino se ha apiadado de él. Según sus cálculos, deben de ser las Molucas, ¡Júbilo! ¡Júbilo! Ha alcanzado su objetivo. Pero ni la ardiente impaciencia de asegurarse de su triunfo lo más pronto posible es capaz de llevarle a la precipitación o a la imprevisión. En vez de desembarcar en Suluán, la más grande de las dos islas, Magallanes elige para anclar otra más pequeña, que Pigafetta llamará "Humunu". La elige precisamente porque no tiene pobladores. Magallanes entiende que, por atención a los enfermos, ha de evitar cualquier encuentro con los indígenas. Antes de negociar o luchar, que se restablezcan los tripulantes. Que los enfermos sean bajados a tierra, confortados con el agua pura y la carne de uno de los cerdos que han acogido en las islas de los Ladrones. Ante todo, reposo. Ya quedará tiempo para la aventura. Pero, en la tarde del día siguiente, se acerca, desde la isla más grande, una canoa con unos indígenas que dan señales de confianza y amabilidad. Traen unos frutos que el buen Pigafetta desconocía y que no se cansa de admirar. Son unos plátanos y unos cocos cuya agua lechosa hace efectos benéficos en los enfermos. Un rápido trueque se inicia, que les permite adquirir para los hambrientos unos pescados, aves de corral, vino de palmera, naranjas y toda clase de legumbres y de frutos, a cambio de unas campanillas y unos vidrios de colores. Y, por primera vez desde hacía semanas y meses, los enfermos y los sanos vuelven a comer a su satisfacción.

La primera impresión de Magallanes fue el hallarse ya al fin de su ruta, en las "islas de las especias". Pero no son éstas las Molucas. Enrique, el esclavo de Magallanes, entendería su lenguaje. No; éstos no son

sus paisanos. La casualidad les ha llevado a estos archipiélagos. Una vez más han resultado erróneos los cálculos de Magallanes, que le hicieron seguir un curso en el océano Pacífico diez grados demasiado hacia el Norte. Con su error ha descubierto otro grupo de islas que ningún europeo había mencionado ni sospechado siquiera: el archipiélago de las Filipinas, ganando así para el emperador Carlos una nueva provincia destinada a permanecer más tiempo en poder de la Corona de España que cualquiera de las que descubrieron y conquistaron Colón, Cortés y Pizarro. Pero también para sí mismo ha asegurado un dominio con este inesperado descubrimiento, porque, según el pacto, tanto él como Faleiro tienen ese derecho sobre dos de las nuevas islas, dado el caso de que descubrieran más de seis. De la mañana a la noche, el que ayer era todavía un pobre aventurero, un *desperado* a punto de hundirse en el ocaso, ahora es el Adelantado de un territorio propio, partícipe a perpetuidad en todas las ganancias que dimanen de esas nuevas colonias, y, por ello, uno de los hombres más acaudalados de la tierra.

¡Prodigioso tránsito, obra de un solo día, después de centenares y centenares de días sombríos y vanos! No menos que el sustento abundante, fresco y sano, que todos los días traen los indígenas de Suluán a bordo del improvisado sanatorio, es un elixir de vida para los enfermos aquella seguridad al fin encontrada. Al cabo de nueve días de cuidados en la tranquila ribera tropical, casi todos han sanado, y Magallanes puede dar ya como segura la posesión de la próxima isla, Massawa. Un enojoso contratiempo hizo peligrar, en el último instante, el gozo del que, por fin, sentíase dichoso. Su cronista y amigo Pigafetta adelantó excesivamente el cuerpo mientras estaba pescando y cayó al agua, sin que nadie se diera cuenta. Estuvimos a punto de perder en el mar toda la historia de aquella vuelta al mundo, pues el buen Pigafetta, que no sabía nadar, tenia muchas probabilidades a ahogarse. Por fortuna, en el último momento se asió a una cuerda que colgaba del barco y, acudiendo los marineros a sus gritos, izaron a bordo a nuestro tan indispensable cronista.

¡Con qué alegría son arboladas esta vez las velas! Todos saben que aquel océano inmenso llegó a su fin y ya no los oprimirá más aquel vacío pavoroso. Unas horas, un par de días más de viaje les quedan solamente, durante los cuales aparecen ya los contornos de unas islas a derecha e izquierda. Por fin, al cuarto día, el 28 de marzo, un jueves Santo, la flota aborda en Massawa para un descanso antes del último empuje hacia el objetivo tanto tiempo perseguido en balde.

En Massawa, una isla diminuta, insignificante, del archipiélago filipino, que en los mapas corrientes requiere la lupa para no pasarla por alto, Magallanes vive uno de los más grandes momentos dramáticos de su carrera. En medio de su oscura y penosa existencia, esos momentos felices irrumpen como una llamarada, compensando con su embriagada intensidad la aspereza y pesadumbre de las innumerables horas de paciencia. El motivo exterior se disimula esta vez más que nunca. Apenas los tres barcos forasteros se acercan imponentes, con sus velas hinchadas, a las riberas de Massawa, la población se reúne, curiosa y alegre, en espera de los extraños. Pero Magallanes, antes de desembarcar, tiene la precaución de enviar a su esclavo Enrique como mensajero de paz, pensando, muy cuerdamente, que a los indígenas les inspirará más confianza un hombre de tez tostada que uno de aquellos hombres blancos, barbudos, vestidos de un modo raro y armados.

¡Pero aquí de lo inesperado! Los isleños medio desnudos rodean a Enrique entre charlas y risas, y el esclavo malayo se queda atónito. Ha oído primero palabras sueltas y ahora entiende lo que le dicen, lo que le preguntan aquellos hombres. El que fue arrebatado a su hogar, vuelve, al cabo de años, a oír acentos de su propia lengua. Momento memorable, pues la historia de la Humanidad no puede olvidar aquel en que, por primera vez desde que la Tierra se mueve en el universo, un hombre vuelve a su patria después de dar la vuelta al mundo. Es indiferente que sea un simple esclavo. No en el hombre, sino en su destino, hallamos aquí la grandeza. Este insignificante esclavo malayo, del cual sólo conocemos el nombre que como esclavo le pusieron, Enrique; que fue sacado de la isla de Sumatra al chasquido del látigo y arrastrado luego por las Indias y el África hasta Lisboa, es el primero, entre las miríadas de pobladores de la tierra, que a través del Brasil y la Patagonia, de todos los océanos y mares, ha vuelto al lugar donde se habla su misma lengua; a través de cien mil pueblos y razas y estirpes que dan distinta forma fonética a cada concepto, regresa a aquel único pueblo que le corresponde y por el cual es comprendido.

En este momento Magallanes tiene conciencia de que ha logrado su fin. Viniendo del Este vuelve a bordear el circulo de idioma malayo que abandonó doce años atrás con rumbo al Oeste. Pronto le será dado devolver sano y salvo a Malaca al esclavo que en Malaca compró. Si esto sucede mañana o más tarde, o si es otro y no él quien llega a las islas prometidas, es indiferente. Porque lo propio de su empresa queda ya

cumplido en este momento único que da testimonio, por primera vez y para todos los tiempos, de que el hombre que avanza perseverante en el mar, ya sea hacia el sol o bien contra su curso, tiene que volver necesariamente al mismo sitio de donde salió. Lo que los más sabios sospechaban hacia miles de años, lo que soñaban los ilustrados, acaba de demostrar que es cierto, con su tesón, un hombre único. La tierra es redonda. Ahí tenéis un hombre que la ha rodeado.

Aquellos días en Massawa son los más venturosos y los de mayor relajación de todo el viaje. La estrella de Magallanes brilla en el cenit. Dentro de tres días, Domingo de Pascua, se cumple el siniestro aniversario de cuando, en Puerto de San Julián, se vio obligado a defenderse de la conspiración con el puñal y la violencia; y desde entonces, ¡cuánta desgracia, cuánto padecimiento y cuántas dificultades! Deja detrás un sinfín de horrores: los días pavorosos del hambre y de la penalidad, las noches de tormenta en los mares desconocidos... y la mayor tortura: la incertidumbre abominable que le ahogaba el alma durante meses y meses, la duda ardiente de si guiaba o no por buen derrotero la flota que le habían confiado. Ahora ha concluido la horrible lucha interior. El creyente puede en aquella Pascua celebrar una verdadera resurrección, en la cual se le aparece rodeado de gloria el hecho que acaba de coronar, mientras se aleja la turba de las contrariedades. Lo inmortal a que aspiraba con todos sus sentidos y potencias de años acá, se ha cumplido: Magallanes ha encontrado el derrotero occidental de las Indias que en vano buscaron Colón, Vespucio, Cabot, Pinzón y otros navegantes. Ha descubierto tierras y aguas que nadie vio anteriormente, ha cruzado con éxito un océano inmenso antes que otro europeo, antes que hombre alguno de todos los tiempos. Ha llegado más allá de la tierra que ningún otro. ¡Qué pequeño, qué fácil se le aparece lo poco que le falta conseguir en la gloriosa conquista llevada a cabo! Sólo unos días para llegar con sus fiados pilotos a las Molucas, las islas más opulentas del mundo, y se habrá cumplido el voto que hizo al Emperador. Un abrazo de gratitud al amigo Serrão, que allí vive, el que le animó y le señaló el camino, y enseguida, con los barcos repletos de especias, ¡al hogar, por el camino bien sabido: doblando la India y el Cabo, cuyos puertos y bahías tiene grabados en la memoria! Y de allí ¡a España, triunfante y rico, llevando los títulos de Adelantado y Gobernador, ceñida la frente con el laurel inaccesible de la inmortalidad!

Pero sin prisas, sin impaciencia. Es lícito que tenga un descanso y apure el gozo de lo cumplido al cabo de meses de andanzas llenas de sufrimiento. En el bendito puerto, los argonautas victoriosos saborean la paz en el descanso. Magnífico es el paisaje, paradisíaco el clima, acogedores los naturales, que viven todavía la edad de oro, amantes de la paz, en la holganza y sin preocupaciones -*Questi popoli viviano con iusticia, peso a misura; amano lo pace, l'otio a la quiete*-. Pero además de ser amantes de la ociosidad y la tranquilidad, lo son también, esos hijos de la Naturaleza, de la bebida y de los buenos manjares, de modo que -como en los cuentos- los marineros que hace poco engañaban al estómago hambriento tragando serrín y carne de ratas, creen vivir en jauja. Tan irresistible es la tentación de los manjares frescos y sabrosos, que cae en ella el mismo piadoso Pigafetta, el cual nunca olvida de dar las gracias a la *Madonna y a* todos los santos. Es un viernes, y Viernes Santo, el día en que Magallanes lo envía al rey de la isla. Calambu -éste es su nombre- le acompaña a su bote, donde, a la sombra de la cámara de bambúes se está cociendo un suculento trozo de cerdo. Por cortesía al jefe, y tal vez también por gula, Pigafetta comete el pecado: no puede resistir la seducción, y come de aquella rica carne en el más santo y riguroso de los días de ayuno, y bebe después vino de palmera. Pero, a la misma salida del convite apenas los hambrientos emisarios de Magallanes han llenado los estómagos, el rey los invita a un festín en su propia choza de estacas. Sentados sobre las piernas cruzadas -"como los sastres en su faena", cuenta Pigafetta- deben colocarse los invitados. Inmediatamente se ven circular los platos desbordantes de pescados asados, y el jengibre, y el vino de palmera. El pecador cae de nuevo en la tentación. ¡Y no acaba esto aquí! Apenas terminada esta segunda comida, Pigafetta y su compañero reciben la bienvenida del hijo del jefe, a cuya mesa han de sentarse por cortesía. Esta vez, para variar, les presentan pescado en guiso diferente y arroz cargado de especias, con tal profusión rociados, que el compañero de Pigafetta propiamente cebado, tartamudeando y vacilante, ha de ser acompañado bajo el techo de bambú para dormir la primera embriaguez de un europeo en tierras filipinas, durante la cual debe de soñar en el paraíso.

Pero no es menor que la de sus hambrientos huéspedes la exaltación de los isleños. ¡Qué hombres extraordinarios les ha traído el mar! ¡Con qué magníficos regalos los han obsequiado! ¡Cristales bruñidos en que se ven su misma cara, cuchillos relucientes y hachas pesadas que derriban una palma de un solo golpe! IY qué preciosidad de caperuza colorada y el traje turco con que ahora se está pavoneando su jefe! ¡Y qué cosa increíble el arnés luciente que hace invulnerable a quien va revestido de él! A una orden del almirante, uno de los marineros se endosa la acerada armadura, y los indígenas lo golpean o hacen blanco

en él con sus miserables flechas de hueso, y tienen que oír cómo se ríe y se burla de ellos el invulnerable soldado en su vestidura de hierro. ¡Qué brujos! Ese Pigafetta, por ejemplo, coge una especie a palillo o una pluma de cualquier ave y, cuando oye hablar, garabatea unos signos negros con la pluma sobre la hoja blanca, ¡y al cabo de dos días puede repetirle a uno, exactamente, lo que le dijo entonces! ¡Y qué magnifico lo que hacen en el domingo que llaman de Pascua! Montan una cosa rara, una especie de armario que llaman altar, y ponen encima una cruz y brilla al sol. Luego, llegan todos, de dos en dos, el almirante y cincuenta hombres con sus mejores vestidos, y mientras se arrodillan ante la cruz, salen unos relámpagos de los barcos y, estando el cielo sereno, retumba el trueno sobre el mar. En la creencia de que ha de tener efectos mágicos lo que aquellos extranjeros blancos, que tanto pueden, practican durante la ceremonia religiosa, los indígenas imitan sus actitudes, entre respetuosos e intimidados. Se arrodillan, besan la cruz. Y dan las gracias al capitán, regocijados, cuando éste les declara que está dispuesto a hacer construir para ellos una cruz más grande todavía que la suya, una cruz que se divise desde todos los puntos del mar. El jefe de la isla no es ya solamente un aliado del rey de España, es asimismo un hermano en la fe cristiana. No sólo ha sido ganado un territorio para la Corona, sino también las almas de aquellos hijos de la Naturaleza para la Iglesia católica y su Salvador.

¡Días espléndidos, idílicos, los de esta semana en Massaswa! ¡Pero basta de descanso, Magallanes! Los marineros están repuestos, animados: déjalos ir con rumbo al hogar. ¿Para qué demorarlo? ¿Que importa el descubrimiento de una isla insignificante más o menos, ahora que has llevado a feliz término el descubrimiento más grande del siglo? Basta llegar a las islas de las especias y quedarán cumplidos tu misión y tu voto. Y, enseguida, hacia el hogar, donde te espera una esposa que ansía mostrar al padre el segundo hijo, nacido durante tu ausencia. ¡Al hogar, para convencer a los rebeldes que te calumnian cobardemente! ¡Al hogar, para que el mundo conozca lo que pueden el valor de un hidalgo portugués, la decisión y la resistencia de unos navegantes españoles! ¡No hagas esperar más a tus amigos, no dejes en la turbación a los que confiaron en ti! ¡Gula hacia el hogar, Magallanes!

Pero el más íntimo peligro de un hombre está en su propio genio, y el genio de Magallanes era la paciencia: su gran capacidad para esperar y para callar. Más fuerte que el anhelo de la entrada triunfal y de la gratitud que le exprese el dueño de ambos mundos es en él la idea del deber. Todo lo que hasta ahora ha emprendido fue objeto de la más escrupulosa preparación, y llevado a cabo hasta sus últimas consecuencias. Y ahora tampoco saldrá Magallanes del archipiélago filipino que ha descubierto sin haber comunicado primeramente, por el medio que sea, al emperador Carlos el dominio sobre la nueva provincia y el haber consolidado este dominio para España. A su sentimiento del deber no le bastan la visita y la anexión de una pequeña isla; ya que no dispone de una tripulación suficiente para dejar allí representantes y factores, concertará con los príncipes más poderosos de ese reino isleño los mismos pactos que ha concertado con el insignificante jefe Calambu, y levantará sobre todo el archipiélago la bandera española y la cruz católica como duraderos emblemas de señorío.

A sus preguntas, el jefe le señala como la más grande de las islas la de Cebú -Zubu-, Y cuando Magallanes le pide un piloto, el jefe recaba humildemente el honor de guiarle y acompañarle él mismo. Este honor real será un factor de retraso, pues el buen Calambu ha hecho tales excesos en la comida y la bebida que la flota no puede ser confiada al pantagruélico piloto hasta el día 4 de abril. Parten los barcos de la bendita playa que los salvó del peligro extremo. Avanzan por el mar en calma bordeando una porción de islas e isletas que les sonríen, hospitalarias, hasta llegar a la que ha elegido el mismo Magallanes, pues así lo quiso su desdichada suerte, "*cosi voleva la sua infelice sorte";* según lo expresa con duelo el fiel Pigafetta.

LA MUERTE ANTE EL TRIUNFO

7 abril 1521-27 abril 1521

Al cabo de seis días de mar tranquilo y feliz travesía, la flota se avecina a la isla de Cebú; numerosas aldeas indican ya desde lejos lo muy poblada que es. El leal piloto Calambu gobierna el timón, con mano segura, hacia la capital, y Magallanes queda convencido, con la primera mirada al puerto, de que esta vez habrá de tratar con un rajá o un rey de la más alta categoría y de mayor cultura, pues se ven en la rada embarcaciones extranjeras y numerosas canoas indígenas. Es cuestión de hacer una entrada imponente, manifestándose señor de rayos y truenos. Magallanes manda disparar una salva a todas las naves y, como

siempre, este prodigio de una tempestad artificial en tiempo sereno despierta el pánico en los hijos de la Naturaleza; huyen a la desbandada y se esconden. Pero Magallanes les envía enseguida, a título de emisario, a su buen intérprete Enrique, para anunciar diplomáticamente al soberano de la isla que no ha de interpretar el trueno como señal de hostilidad, sino como magna muestra de respeto que el poderoso comandante profesa al poderoso rey de Cebú. El señor de aquellos barcos no es más que el servidor del más grande señor del mundo, a cuyas órdenes él ha cruzado el mar más grandioso de la tierra en busca de las islas de las especias. No ha querido pasar por alto la ocasión de hacer una visita amistosa al rey de Cebú, pues se ha enterado en Massawa de la sabiduría y amabilidad de tal príncipe. El comandante de la nave de los truenos se halla dispuesto a enseñar al monarca de la isla preciosas mercancías nunca igualadas y entrar en tratos para el cambio. No es su intención prolongar la estancia más del tiempo indispensable para el establecimiento de amistosas relaciones. Inmediatamente después saldrá de las islas, sin ánimo de causar la menor molestia al sabio y poderoso rey.

El rey, o más bien rajá de Cebú, Humabon no es ya un inofensivo hijo de la naturaleza como los salvajes desnudos de las islas de los Ladrones y los gigantes de Patagonia. Ya ha catado la fruta del árbol de la ciencia, y sabe qué es dinero y el valor que tiene; este príncipe de tez morena tirando a amarillo, confinado en un extremo de la tierra, es práctico en economía nacional, y pruébalo el que tenga establecido para su puerto la alta conquista cultural de los derechos de tránsito, ya sea por haberlo aprendido de otros o bien por iniciativa propia. A1 bragado mercader no le impone el retumbar del cañón ni le ablandan las melifluas palabras del intérprete. Declara a Enrique con toda frialdad que de ningún modo impedirá al desconocido forastero la entrada en su puerto, y que le es grata la proposición de unas relaciones comerciales. Pero todo barco que ancle en su puerto ha de satisfacer sin excepción un derecho portuense. Que se digne, pues, ese gran capitán de los tres barcos extranjeros pagar el derecho corriente si tiene intención de entablar algún trueque comercial.

El esclavo Enrique sabe, sin necesidad de preguntárselo, que su amo, como almirante de una armada real y caballero de Santiago, nunca pagará un derecho portuense a ese jefe de menor cuantía. Porque, por el hecho de pagar tal tributo, reconocería implícitamente la soberanía o independencia de un territorio que España había considerado ya de antemano como provincia suya, de conformidad con la bula pontificia. Enrique insta, pues, al rey Humabon para que renuncie, en este caso particular al tributo, evitando así la enemistad del rey del trueno y del rayo. El rajá, fiel a su negocio, lamentándolo de nuevo, viene a decir que lo indicado se antepone a la amistad. El primer deber era pagar, y en esto no había excepciones. Y, para dar testimonio de lo expresado, hace comparecer a un mercader mahometano que acaba de llegar de Siam y ha pagado el tributo sin el menor reparo.

Comparece, al cabo de poco, el mercader moro. No bien ve las naves con la cruz de Santiago en las tensas velas, se pone pálido, pues cree adivinar una mala situación. ¡Hasta aquellos remotos sitios donde, sin miedo a los piratas, se podía ejercer un honrado tráfico han llegado a escudriñar los cristianos! ¡Ahí están, con sus tremendos cañones y sus arcabuces, esos mortíferos enemigos de Mahoma! ¡Se acabaron el negocio pacífico y las buenas ganancias! Apresúrase a susurrar al soberano que tenga cuidado y no se enrede en diferencias con tan enojosos huéspedes. Son los mismos -y aquí toma seguramente a los españoles por portugueses- que saquearon y conquistaron Calicut, toda la India y Malaca. Nadie puede hacer frente a tales diablos blancos.

Otro círculo se ha cerrado con esta casual identificación; en el otro extremo del mundo, bajo otras estrellas, Europa se ha puesto de nuevo en contacto con Europa. Hasta aquí, en su rumbo hacia el Oeste, Magallanes había encontrado, casi en todas partes, territorios no pisados por europeos. Ninguno de los indígenas que se les habían puesto delante conocían ni de oídas a los blancos, ninguno había visto anteriormente ni siquiera un europeo. A Vasco de Gama, al desembarcar en las Indias, se le acercó un árabe hablándole en portugués; Magallanes no vio en dos años a nadie que le diera sensación de ser conocido. Los españoles habían errado en el vacío, como en un astro extraño. A los patagones les parecieron unos seres celestiales, y los habitantes de las islas de los Ladrones se escondieron de ellos en los matorrales como si fueran diablos o espíritus fatídicos. Pero aquí, en otro extremo de la tierra, los europeos vuelven a estar frente al europeo que los conoce. Se ha echado un puente desde su mundo a los mundos nuevos a través de las extensiones oceánicas. El circulo se ha cerrado: unos días, unas pocas millas más y, después de dos años de ausencia, volverá a reunirse con los europeos, cristianos como él, sus camaradas, sus adictos. Si Magallanes dudase todavía de que está cerca de su objetivo, aquí se le presentan los hechos: tócanse esfera y esfera, lo más extraordinario se ha cumplido, se ha dado la vuelta al mundo.

Las advertencias del mercader moro hacen impresión visible en el rey. Intimidado, renuncia inmediatamente al cobro del derecho portuense. Para dar una prueba evidente de sus disposiciones amistosas, invita a una opípara comida a los enviados de Magallanes. Tercer indicio de que los argonautas están cerca de Argos es que los manjares de esta comida no les son presentados sobre cortezas o bandejas de madera, sino sobre porcelana venida de la China, de la legendaria Cathai de Marco Polo. Están, pues, al alcance de la mano Cipango y la India; bordean ya los españoles la cultura oriental. El sueño de Colón, alcanzar la India por el Oeste, es un hecho. Prescindiendo del incidente diplomático, se procede ahora al cambio oficial de cumplidos y de mercancías. Pigaffeta es mandado a tierra con todos los poderes; el rey de Cebú se manifiesta muy bien dispuesto a un tratado de paz perenne con el poderoso emperador Carlos, y Magallanes hace cuanto está de su parte para mantener lealmente esa paz. En evidente oposición con los procedimientos de otros conquistadores, que sueltan enseguida sus perros de presa y caen brutalmente sobre los pobladores para darles muerte o hacerlos esclavos, pensando tan sólo en apoderarse cuanto antes y sin escrúpulos del botín, a este descubridor, más humano y de más ancho criterio, lo vemos durante toda la expedición dispuesto a la penetración pacífica. Desde un principio procuró Magallanes conseguir la incorporación de las nuevas provincias con el buen trato y los pactos, no por la sangre y la violencia. Nada presta a Magallanes una tan extraordinaria preeminencia moral sobre los otros conquistadores de la época, como esta inflexible voluntad humanitaria. Magallanes era, por sus disposiciones naturales, duro y reservado; mantenía una disciplina férrea en su flota, como lo probó con su conducta a raíz de la sublevación; no era propenso a tolerancias ni a consideraciones. Pero, aunque severo, nunca fue cruel; ninguno de los actos que empañan las gestas de otros grandes conquistadores oscurece su memoria, ni deshonra su triunfo ningún rompimiento de palabra a que, generalmente, se creían autorizados aquellos con los gentiles. Esta honradez era la mejor arma de Magallanes y perdura incorporada a su fama.

Entre tanto, el trueque de géneros ha comenzado con entusiasmo por ambas partes. Maravíllanse principalmente los isleños ante el hierro, ese duro metal que traen los forasteros, de tan magnifica utilidad para las armas, la azada, el arado; en comparación, les parece de poco valor el pálido oro y, como en el bendito año de la guerra de 1914, truecan entusiasmados oro por hierro. Catorce libras de este metal, no muy estimado en Europa, son pagadas con quince libras de oro, y Magallanes se ve obligado a ordenar una rigurosa prohibición de tal comercio a los marineros (que, embelesados ante la loca prodigalidad de los menospreciadores del oro, empezaban a vender, a cambio del precioso metal, ropas y hacienda), para evitar que los indígenas empezaran a sospechar, por la extrema demanda, el valor de aquel metal, lo cual motivaría la depreciación de los objetos de trueque. Además, Magallanes no quiere aprovecharse de la ignorancia de la gente de Cebú. A él, que ha pensado siempre en grande, no le importa las pequeñas ventajas del dinero, pero sí evitar que la posibilidad comercial se estropeara en lo sucesivo y ganar al mismo tiempo el corazón, las almas de la nueva provincia. Y el cálculo se demuestra exacto una vez más: las relaciones de los nativos con los amables y poderosos extranjeros adquieren tal forma de confianza, que el rey, y con él la mayor parte de su séquito, se manifiestan dispuestos a hacerse cristianos. Lo que otros conquistadores pretendían lograr con la tortura, con la inquisición, Magallanes, profundamente religioso y libre de fanatismos, lo consigue en pocos días y sin violencia. Con qué sentimiento humano, con qué libertad de espíritu procedió en el curso de esta conversión, podemos leerlo en Pigafetta:

"El capitán les dijo que no habían de hacerse cristianos por temor que nos tuvieran o por complacencia, sino por espontáneo deseo y por amor a Dios. Pero si no querían hacerse cristianos, nada desagradable les sucederla. Los que se hicieran cristianos merecerían, es claro, las mejores atenciones. Como un solo hombre respondieron que si querían hacerse cristianos no era por temor ni por complacencia, sino por su libre voluntad. Se ponían en sus manos y que él los tratara como a sus propios súbditos. En esto el capitán los abrazó con lágrimas en los ojos, tendió las manos al príncipe y al rey de Massawa y les dijo que, tan cierto como creía en Dios y era fiel a su emperador, les prometía que, en adelante, vivirían en paz perdurable con el rey de España; y ellos le hicieron una promesa recíproca."

El domingo siguiente, 17 de abril de 1521 -el ocaso de la felicidad de Magallanes está próximo-, los españoles celebran su mayor triunfo. Levántase en la Plaza Mercado de la ciudad un baldaquín. Se han traído unas alfombras de a bordo y se han colocado sobre ellas dos sillones de terciopelo uno para Magallanes y otro para el rey. Delante del baldaquín, el altar, que se ve lucir desde lejos, está rodeado de centenares y millares de atezados indígenas en espera de lo anunciado. Magallanes, que con sagaz propósito no había tocado tierra todavía, confiando a Pigafetta todas las anteriores negociaciones, entra ahora en escena apoteósicamente. Precédenle cuarenta soldados de punta en blanco y, tras ellos, el

abanderado hace ondear el estandarte de seda del Emperador Carlos, el mismo que en la iglesia de Sevilla había sido confiado al Almirante, desplegado ahora por primera vez en el nuevo dominio de la Corona. Sigue luego Magallanes, pausado, severo y solemne, con sus oficiales. En el momento que echa pie a tierra, saliendo del bote, la voz de saludo de los cañones retumba en las naves. En un primer movimiento de miedo, los espectadores se dispersan en todas direcciones. Pero al ver que su rey -avisado de antemano- se mantiene en su sillón sin inmutarse, vuelven a sus sitios y miran entusiasmados cómo es erigida una cruz gigante, al pie de la cual el rey, con los hederos del trono y muchos otros, inclinan la cabeza para recibir el bautismo. Magallanes, su padrino, le da, en sustitución del de Humabon, el nombre cristiano de Carlos, que es el de su señor. La reina, que es bonita y podría alternar con la mejor sociedad, pues lleva pintados los labios y enrojecidas las uñas (anticipándose en cuatro siglos a sus hermanas europeas y americanas), recibe el nombre de Juana, y las princesas son bautizadas con los nombres cortesanos de Catalina e Isabel. Ya es de suponer que la restante *haute volée* de Zubu y todas las islas vecinas no quiso quedar atrás de sus reyes y jefes. Hasta muy entrada la noche, el sacerdote de a bordo estuvo ocupado en bautizar a los centenares de personas que se agolpaban. Las noticias acerca de los extraordinarios forasteros cunden pronto. Al día siguiente acuden en tropel los naturales de las islas restantes, que han oído hablar de las mágicas ceremonias del extranjero prodigioso; en pocos días casi todos los jefes de las islas vecinas han sellado el pacto de fidelidad con España y bajado la cabeza para recibir el agua del bautismo.

Raras veces se habrá llevado a cabo una empresa con mayor plenitud. Magallanes lo ha alcanzado todo. El paso se ha encontrado y se ha tocado el otro extremo de la tierra. Se han ganado para la Corona de Castilla nuevas islas riquísimas, y para Dios innumerables almas de infieles, todo esto -triunfo sobre triunfo- sin haber derramado una sola gota de sangre. Dios ha asistido al creyente. Lo ha sacado de dificultades como no las ha conocido peores ninguna criatura humana; Magallanes se encuentra penetrado de un sentimiento religioso de seguridad. Después de las dificultades vencidas, ¿puede venir algo más que ponga en peligro su empresa, aureolada de un esplendor triunfal? Con una fuerza ultraterrena, se siente poseído de una fe humilde y está dispuesto a arriesgarlo todo por Dios y por su Rey. Y a este fervor seguirá su desgracia.

Todo le ha salido finalmente bien a Magallanes, como si los ángeles le hubieran iluminado el camino. Ha ganado un nuevo reino para la Corona de España. Pero ¿cómo conservará lo ganado para su rey? No puede permanecer más tiempo con Cebú, ni tampoco ir sometiendo todo el archipiélago, isla por isla. Magallanes -que calcula siempre por extensas etapas- no ve más que un camino para consolidar un poder de España en las Filipinas lo más duradero posible: elevar a soberano sobre los otros jefes al único caudillo católico, Humabon. Como aliado del Rey de España, el rey Carlos de Cebú ha de tener desde ahora un prestigio superior al de todos los otros. No fue ligereza, sino calculada política el ofrecimiento que Magallanes hizo al rey de Cebú de asistirle militarmente si alguien se atrevía a sublevarse contra su autoridad. Casualmente, la ocasión de demostrarlo se presentó pronto. En una diminuta isla, Mactán, opuesta a Cebú, gobierna un rajá llamado Silapulapu, obstinado rival de Humabon. Ahora prohíbe a sus siervos que procuren víveres a los singulares huéspedes de Carlos Humabon, y tal vez esta actitud hostil tenga su explicación. En una de las islitas de este rajá, probablemente porque los marineros, al cabo de larga abstinencia, corrían locamente tras las mujeres, se llegó a una escaramuza en medio de la cual fueron incendiadas un par de cabañas de los indígenas. No es extraño, pues, su deseo de que los extranjeros salgan de allí cuanto antes. Pero a Magallanes esta actitud arisca contra los huéspedes de Humabon le parece propicia para responder con una demostración de fuerza. No solamente el rey de Cebú, sino todos los jefes de las islas circundantes se enterarán de lo conveniente que es ponerse al lado de los españoles y cuán caro lo paga todo el que se opone al señor de los truenos y los rayos. Esta demostración, no muy sangrienta, puede ser más convincente que todas las palabras. Magallanes expone, pues, a Humabon que se propone dar una lección militar a aquel jefe recalcitrante, a fin de imponer el respeto, en lo sucesivo, a los otros jefes. El caso curioso es que el rey de Cebú no participa del entusiasmo de Magallanes, temiendo tal vez que, no bien los españoles hayan partido, volverán a levantarse contra él las tribus sometidas. Serráo y Barbosa, por su parte, desaconsejan al almirante una expedición guerrera tan innecesaria.

Pero Magallanes no piensa en un verdadero combate. Si el rebelde mozo se somete voluntariamente, mejor para él y para todos. Enemigo jurado del derramamiento de sangre, verdadero antípoda de todos los otros conquistadores, Magallanes manda primeramente a su esclavo Enrique y al mercader moro a Silapulapu para que le ofrezcan una honrada concordia. Sólo le pide que reconozca la soberanía del rey de Cebú y el dominio protector de España. Si el jefe consiente, los españoles están dispuestos a vivir en la

mejor avenencia con él. Si negara el acatamiento al poder supremo, le harán saber cómo muerden las lamas españolas.

Pero el rajá responde que también sus hombres empuñan lanzas y, aunque son de caña de bambú, las puntas se han templado al fuego, de lo cual podrían muy bien convencerse los españoles. Ante la altiva contestación, a Magallanes, que simboliza el poder de España y le incumbe el defenderlo, no le queda otra elección que el argumento de las armas.

En la preparación de esta pequeña acción guerrera parecen haberle faltado por primera vez a Magallanes sus más evidentes cualidades: la cautela y la visión de conjunto. Por primera vez, el que parecía calcular con precisión se precipita hacia un peligro. El rey de Cebú se ha manifestado dispuesto a reforzar la expedición de los españoles con mil de sus guerreros. Magallanes podía sin dificultad mandar ciento cincuenta de sus hombres a la isla. No hay duda de que el rajá de la diminuta isla, difícil de encontrar en un mapa corriente, hubiera sufrido una completa derrota. Pero Magallanes no está para matanzas. En esta expedición persigue algo más importante: el prestigio de España. A un almirante del Emperador de ambos mundos le parece que rebajaría su dignidad sacando al campo un ejército contra aquel majadero de tez morena, que no tiene una mala alfombra remendada en su cabaña infecta, y usar de su poder contra una triste pandilla de isleños. Todo lo contrario persigue Magallanes, o sea hacer patente que un solo español bien armado, con su cota puesta hace frente a cien de aquellos miserables. Esta expedición de escarmiento iba, pues, exclusivamente a propagar a todas las islas el mito de la invulnerabilidad y de 1a cualidad semidivina de los españoles. Lo que pocos días antes fue mostrado como una diversión a los reyes de Massawa y Cebú, allá en su barco, esto es, que sobre una buena cota española podían dirigir sus golpes con miserables lanzas y dagas veinte indígenas a la vez sin herir al español, iba ahora a ser demostrado en mayor escala al rajá rebelde. Con esta mira psicológica sale ahora el tan previsor con sólo sesenta hombres y admite la colaboración del rey de Cebú únicamente como espectador, rogándole que no se muevan de las embarcaciones él y sus guerreros, desde donde podrán presenciar cómo cinco docenas de españoles desbaratan a todos los jefes, rajás y reyes de aquellas islas.

¿Acaso el experto calculador se equivocó esta vez en sus cálculos? No hay tal. Históricamente considerada, no era de ningún modo un absurdo la proporción de sesenta españoles bien armados contra mil indios desnudos y con lanzas de hueso. Cortés y Pizarro conquistaron reinos enteros con cuatrocientos o quinientos hombres contra millares y millares de mejicanos y peruanos; al lado de tales empresas, la expedición de Magallanes a una isla del tamaño de la cabeza de un alfiler es, en verdad, un paseo militar. Que salió al campo de la lucha tan sin cuidado del peligro como otro gran nauta, el capitán Cook, que sucumbió en un combate con isleños no menos insignificantes, lo prueba sobradamente la circunstancia de que el fervoroso Magallanes antes de emprender una acción decisiva hacia comulgar a la tripulación, y nada semejante dispone esta vez. Con un par de tiros y otro par de mandobles, los pobres muchachos de Silapulapu volverán grupas como tímidos conejos. Sin verdadero derramamiento de sangre, la intangibilidad del señorío hispánico quedará gloriosamente asentada para siempre.

En esta noche de un viernes, el 26 de abril de 1521, al embarcarse Magallanes con sus sesenta hombres para atravesar el brazo de mar que separa ambas islas, los isleños pretenden haber visto sobre un tejado un pájaro negro desconocido, semejante a una corneja. Lo cierto es que de pronto, sin que nadie sepa por qué, todos los perros empiezan a aullar y los españoles, no menos supersticiosos que los hijos de la Naturaleza, se persignan, atemorizados. Pero, ¿cómo había de volver atrás, frente a un jefe desnudo y su pandilla, un hombre que había osado el viaje marítimo más grande, sólo porque se pone a graznar un cuervo?

Por desgracia de Magallanes, aquel jefe sin importancia tiene un aliado de primera calidad en la configuración de la playa. A causa de las apretadas rocas coralíferas, los botes no logran acercarse a la orilla, con lo cual no pueden los españoles, desde el principio, poner en juego lo más importante de su acción: el fuego de mosquetes y ballestas, que suele dispersar con un solo ruido a los indígenas. Sin pensar en cubrir su retaguardia, los sesenta hombres, con sus pesadas armaduras, saltan al agua. Los restantes permanecen en los botes. Magallanes va al frente, porque como buen pastor, no quería abandonar a su grey", escribe Pigafetta. Andan con agua hasta la cintura el largo espacio hasta la costa, donde la horda numerosa de los indios les espera aullando, dando voces y blandiendo los escudos. Y pronto chocan los dos frentes.

La más fidedigna de las diferentes descripciones del combate puede ser la de Pigafetta, que, seriamente herido por una flecha, perseveró cerca de su amado capitán. "Saltamos al agua -dice- que nos cubría hasta

el lomo, y tuvimos que chapotear hacia la playa, que estaba a dos buenos tiros de arco, mientras nuestros botes tenían que quedar atrás a causa de los arrecifes. En la playa encontramos mil quinientos de los isleños repartidos en tres grupos que, en medio de una gritería horrible, se precipitaron hacia nosotros- Dos de los grupos nos envolvieron por los flancos, y el tercero nos atacó de frente. Nuestro capitán dividió sus hombres en dos grupos. Nuestros mosqueteros y ballesteros hicieron fuego durante media hora desde los botes, pero nada consiguieron, porque sus balas, flechas y picas no podían, desde tan lejos, llegar a atravesar los escudos de madera y a lo sumo, herían en los brazos al enemigo. El capitán, viendo esto, dio en voz alta la orden de no tirar más -es evidente que para ahorrar municiones en previsión del ataque final, pero no le oyeron. A1 ver los isleños que nuestros disparos les causaban poco daño o ninguno, ya sólo pensaron en el avance. Gritando cada vez más alto, saltando de un lado a otro para evitar nuestros tiros, resguardados por sus escudos, se nos acercaron en masa, arrojándonos flechas, picas y lanzas de madera con la punta endurecida al fuego, piedras y lodo hasta el punto de no darnos lugar para defendernos. A1gunos de ellos llegaron a arrojar alabardas con puntas de bronce contra nuestro capitán.

"Éste, para meterles el miedo en el cuerpo, envió alguno de los nuestros con orden de incendiar sus cabañas, lo cual los enfureció más. Acudieron algunos de ellos al incendio, que devoró veinte o treinta viviendas, y mataron a dos de nuestros hombres. Los isleños restantes, acrecentada su cólera, se precipitaron hacia nosotros. Al darse cuenta de que nuestro busto quedaba defendido bajo la cota, pero no las piernas, fueron éstas el objeto de sus golpes. A1 capitán le atravesaron el pie derecho con una saeta envenenada. Enseguida dio la orden de retroceder al paso. Pero casi todos nuestros hombres huían a la desbandada, de modo que sólo quedaron con él seis u ocho, y como cojeaba desde hacía años, nuestra retirada era más lenta. Expuestos por todos los lados a las lanzas y piedras que el enemigo arrojaba sobre nosotros, no había resistencia posible. No nos servían las bombardas que teníamos en los botes, porque lo superficial del agua en aquel sitio los obligaba a quedarse demasiado lejos. Ibamos retirándonos paso a paso, sin dejar de luchar un momento, y estábamos ya a un tiro de arco de la playa, con agua a la rodilla; pero los isleños no dejaban de seguirnos tercamente, cogiendo a su paso los venablos que antes nos habían lanzado; de manera que podían servirse de los mismos cinco o seis veces habían notado la presencia del capitán y él era su blanco preferido; dos veces dieron en su casco, que rodó al suelo. Pero él, con los pocos que le rodeábamos, mantenía su puesto sin intentar ya retroceder; Y así luchamos más de una hora, hasta que uno de los indios logró dar en la cara al capitán con un proyectil de caña. Encendido en cólera, Magallanes atravesó el pecho del atacante con su lanza; pero ésta quedó clavada en el cuerpo del muerto, y al intentar el capitán desenvainar la espada no pudo acabar su acción, porque una pica que le lanzaron le hirió en el brazo. Cuando los contrarios se dieron cuenta, precipitáronse a la vez contra él, y uno de ello le abrió tal herida de un lanzazo en la pierna izquierda, que le hizo caer de bruces. Enseguida, todos los indios se le echaron encima y le acribillaron con lanzas y otras armas. Y así quitaron la vida al que era nuestro espejo, nuestro consolador y fiel caudillo."

De este modo insensato acaba, en el momento más alto y magnífico de sus realizaciones el navegante más grande de la Historia, en una miserable escaramuza contra una horda de isleños desnudos. ¡Un genio que, cual Próspero, ha dominado a los elementos, venciendo todas las tempestades y sometiendo a los hombres, es vencido por un ridículo insecto humano llamado Silapulapu! Pero tan torpe desdicha sólo puede quitarle la vida, no la victoria; porque, estando ya coronada su empresa, después de un logro tan por encima de los demás, su destino individual es casi indiferente. Por desgracia, sigue de cerca la sátira a la tragedia: los mismos españoles que pocas horas antes miraban endiosados, por encima del hombro, al principejo de Mactán, se humillan ahora hasta tal punto que, lejos de ir por refuerzos y arrebatar el cadáver de su capitán a los que le mataron, mandan tímidamente un intermediario a Silapulapu para que tenga a bien devolverles el cuerpo, que pretenden recuperar a cambio de un par de cascabeles y de unos trapos de colores llamativos. Pero con gesto más airoso que el de los no muy heroicos compañeros de Magallanes, el desnudo triunfador desecha el tráfico. No será él quien venda por unos espejillos, abalorios y terciopelo de colores el cadáver de su enemigo. El trofeo vale más. A través de todo el archipiélago se ha divulgado ya que Silapulapu el Grande ha derribado al extranjero señor de rayos y truenos con la misma facilidad que se coge un pájaro o un pez.

Nadie sabe lo que hicieron aquellos míseros salvajes con el cadáver de Magallanes, a qué elemento dieron su parte mortal: si al fuego, a las olas o al aire devorador. Ningún testigo, ningún rastro de su tumba. Todo vestigio de aquel hombre que arrebató al océano infinito su último misterio, desapareció en el misterio de lo desconocido.

LA VUELTA SIN EL CAUDILLO

27 abril 1521-6 septiembre 1522

Ocho muertos dejaron los españoles en la lamentable escaramuza contra Silapulapu, una cifra insignificante en sí misma. Pero la pérdida del jefe señala aquel día como el de una catástrofe. Con la muerte de Magallanes se extingue el nimbo mágico que hasta entonces elevara a la categoría de una especie de dioses a aquellos hombres blancos. El poder y el éxito de estos conquistadores descansaban, principalmente, en su apariencia de invulnerabilidad. Con toda su valentía, su resistencia, sus virtudes guerreras y la eficacia de sus armas, ni Cortés ni Pizarro hubieran logrado vencer las docenas y centenas de millares de adversarios sin acompañarlos como ángel guardián el mito de la invencibilidad y la invulnerabilidad. Aquellos seres extranjeros, omniscientes, que hacían salir de las bordas el rayo y el trueno, eran invulnerables a los ojos de los aturdidos indígenas; no se podía llegar a su cuerpo, porque sus corazas rechazan las flechas; ni se podía huir de ellos, porque las bestias gigantes de cuatro patas, con las cuales parecían formar un solo ser, corrían más que el hombre más ligero. Nada prueba tan conmovedoramente el poder de este mito como un episodio de aquella jornada de las conquistas. Cuentan que un español murió ahogado en un río. Tres días tuvieron los indios el cadáver en una cabaña; lo miraban, pero sin atreverse a tocarlo, por temor de que el dios forastero se despertara. No recobraron el valor hasta que el cadáver empezó a descomponerse. Entonces se reunieron y estalló la sublevación. Un solo dios blanco que vieran vulnerable, una sola derrota de los invencibles y, desaparecido el mito de la misión divina de aquellos seres, se rompía con todo.

Y ahora se repetía el caso. El rey de Cebú se sometió sin reparo al dueño de rayos y truenos. Adoptó dócilmente su fe, pareciéndole que su dios debía ser más fuerte que los ídolos de madera que hasta entonces había venerado. Abrigó la esperanza de ser dentro de poco el más poderoso monarca de todas las islas adyacentes, por el solo hecho de estrechar lazos de amistad con aquel sobrenatural ser extranjero. Pero ahora ha visto -Y han visto también sus mil guerreros- desde las embarcaciones como Silapulapu, un jefe sin importancia, ha vencido a los dioses blancos. Ha visto con sus propios ojos como han perdido la fuerza el rayo y el trueno que lamentablemente disponían, y como los supuestos invulnerables huían lamentablemente en sus armaduras centelleantes, perseguidos por los guerreros desnudos de Silapulapu, y como éstos aullaban de júbilo ante el cadáver del señor de los blancos.

Una decisión enérgica hubiera podido, tal vez, salvar en el último extremo el prestigio de los españoles. Un caudillo sin miedo que, con los doscientos hombres, se presentara en Mactán reclamando el cadáver de su eminente jefe e imponiendo al cabecilla desnudo y a su ralea una disciplina de hierro, hubiera producido seguramente en el rey de Cebú un escalofrío saludable. Pero don Carlos Humabon -que ya no llevará más este nombre imperial- ve, por el contrario, que los vencidos mandan al jefe unos emisarios que se humillan hasta pedir el cuerpo de Magallanes a cambio de mercancías y dinero. Y he aquí que el insignificante caudillo de la insignificante isla Mactán provoca a los dioses blancos y despide con cajas destempladas a sus intermediarios.

La pusilánime conducta de los dioses blancos no puede menos de mover al rey Carlos Humabon a singulares reflexiones. Experimentó tal vez algo parecido a la amarga decepción de Calibán con Trínculo, al reconocer que, en su presentación, había tomado por un dios a quien sólo era un pedante y un charlatán. Por lo demás, lo s españoles dieron motivos bastantes para echar a perder la buena inteligencia que los uniera con los isleños; Pedro Mártir recibe de un testigo ocular *(qui omnibus rebus interfuit)*, probablemente del genovés Martín, noticias harto verosímiles: *"Feminarum stupra causam perturbationis dedisse arbitrantur."* No pudo Magallanes, a pesar de emplear la máxima energía, impedir que los marineros, tras la abstinencia de un viaje varios meses, acosaran a las mujeres de sus anfitriones; en vano intentó poner freno a su violencia, y hasta castigar a su propio cuñado Barbosa por quedarse durante tres noches en tierra; sin embargo, el desenfreno parece que se agravó después de su muerte. Lo cierto es que concluyó, por parte del rey, todo respeto a los alardes guerreros de aquellos, a la par que toda consideración para los desmandados intrusos. Algo debieron de barruntar los españoles de la creciente desconfianza, pues se los ve de pronto, impacientes. Cargan lo antes posible con el género y la ganancia y salen aprisa con rumbo a las islas de la especiería. La idea de Magallanes de mantener las islas Filipinas, con paz y amistad, para el reino y para la fe, no tiene con tanto cuidado a sus sucesores, más mercantilizados: sólo piensan en poner punto final a la expedición y apresurarse al regreso. Pero, para cerrar tratos especiales, los españoles

necesitan apremiantemente de Enrique, el esclavo de Magallanes, por ser el único que, conociendo el lenguaje, puede servir de intermediario para relacionarse con los indígenas y cambiar artículos; y en este detalle se hará patente la diferencia en el don de gentes gracias al cual, el más humano, Magallanes, consiguió siempre sus mayores éxitos. Hasta el último momento perseveró cerca de él en la lucha el fiel Enrique. Herido, lo han llevado a bordo, y ahora yace inmóvil en su camastro, ya sea a causa de las heridas, o bien porque, con la lealtad de un animal fidelísimo, lamenta la pérdida de su querido amo y se retira tercamente. Pero he aquí que Duarte Barbosa, elevado a jefe supremo por la tripulación, junto con Serráo después de la muerte de Magallanes, comete la necedad de ofender mortalmente al criado de éste en su lealtad canina. Atropéllale, echándole en cara que se crea con derecho a hacer el holgazán, como si no fuera esclavo por el mero hecho de haber muerto su amo. Una vez en España, será entregado a la señora de Magallanes, y, entre tanto, que esté sobre aviso. Si no se pone en pie inmediatamente para ayudar como intérprete en la venta de los géneros, su piel catará el látigo de los perros. Enrique, que es de la peligrosa raza de los malayos, los cuales nunca perdonan una ofensa, oye la provocación con los ojos nublados. No hay duda de que está enterado de que Magallanes le declara libre en el testamento desde el momento de su muerte, además de asignarle un legado. Calla, mordiendo el freno: esos desfachatados sucesores de su gran señor y guía, que le quieren hurtar la libertad y no comprenden su dolor, han de pagar caro el haberle llamado perro y el tratarle como a tal.

El astuto malayo nada deja traslucir de sus pensamientos de venganza. Dócilmente va hacia el mercado, dócilmente cumple su oficio de trujamán en la compra y venta; pero luego emplea en algo más osado su arte de intérprete. Persuade al rey de Cebú de que los españoles ya han tomado las medidas para llevarse a sus barcos las mercancías pendientes de venta y desaparecer a la mañana siguiente, bien henchidos. Si el rey da un golpe de mano rápido, no solamente podrá apoderarse fácilmente de todos los géneros sin tener que dar nada en cambio, sino también saquear los tres magníficos barcos aprovechando la ocasión.

Probablemente, Enrique no hizo más que expresar, con su proposición vengativa, los íntimos deseos del rey de Cebú. Sus palabras son bien acogidas, Y entrambos preparan el golpe con toda cautela. En apariencia, el cambio de mercancías va siguiendo activamente su curso; el rey de Cebú se presenta a sus nuevos hermanos de religión más cordial que nunca, y Enrique parece haberse enmendado rápidamente de su pretendida holgazanería desde que Barbosa le ha mostrado el látigo. Tres días después de la muerte de Magallanes, el 1° de mayo, su rostro llega a manifestarse radiante en el acto de comunicar a los capitanes el más halagüeño de los mensajes. Por fin, el rey de Cebú ha recibido las preseas que prometió enviar a su señor y amigo el rey de España. Para festejar la entrega de las mismas tenía ya convocados a sus capitanes y súbditos; que se dignaran, pues, los dos capitanes Barbosa y Serráo preséntanse, junto con los más distinguidos, para recibir los regalos destinados al rey Carlos de España da la propia mano del rey Carlos de Cebú.

Si Magallanes hubiera vivido aún, recordaría, sin duda, sus años de campaña índica, cuando el rey de Malaca le hizo una invitación no menos amable y, a una señal, fueron asesinados los capitanes que, sin temer nada, habían desembarcado, debiéndose a su valor personal la salvación del homónimo de Serráo. Pero ahora, el otro Serráo y Duarte Barbosa caen ingenuamente en la trampa del nuevo hermano. Aceptan la invitación, y una vez más se confirma que los que leen en los astros nada saben de su propio destino. Porque también el astrólogo Andrés de San Martín, olvidado, según parece, de hacer su propio horóscopo, se junta con los otros dos, mientras que a Pigafetta, de por sí tan curioso, le salva el flechazo que recibió en el combate de Mactán. Se queda en su camastro y así escapa de la muerte.

Veintinueve son los españoles que van a tierra, y entre ellos se encuentran, por desgracia, los mejores, los más expertos guiadores y pilotos. Los reciben ceremoniosamente en un bosquecillo de palmeras donde el rey ha concertado un festín. Numerosos grupos de indígenas, en apariencia atraídos por la curiosidad, se han reunido allí y con las mayores muestras de cordialidad rodean a los huéspedes españoles. La asiduidad con que el rey conduce a los españoles a la sombra de las palmeras no es muy grata al piloto Juan Carvalho, que comunica su sospecha a Gómez de Espinosa, maestre de armas de la flota, y van ambos sin tardanza al barco con objeto de que acuda el resto de la tripulación para que, en el caso de una traición, pudieran prestar servicio. Con un ingenioso pretexto se abren paso entre la multitud y van remando hasta sus barcos. Pero no bien llegan a bordo, se elevan unos gritos de horror desde tierra. Exactamente como un día en Malaca, los indígenas se han precipitado sobre los que estaban reunidos en el festín, ajenos a toda malicia, antes de que tengan ocasión de defenderse. El solapado rey de Cebú se ha deshecho, mediante un solo

golpe, de todos sus huéspedes, quedando él dueño de las mercancías y armas desembarcadas, así como de las invulnerables cotas de los españoles.

En los barcos, los camaradas, paralizados de miedo en los primeros momentos, obedecen luego a la orden de Carvalho, a quien el asesinato de los otros dos capitanes ha elevado en un minuto al más alto mando. Avanzan hacia la playa y dirigen todos los cañones hacia la ciudad. De un flanco a otro retruenan las descargas. Tal vez Carvalho espera todavía, con esta represalia, salvar al menos un par de camaradas, o bien obedece a una explosión de cólera. Pero apenas las primeras balas han dado contra las cabañas, se desarrolla una de esas escenas terroríficas que a todos los que sobreviven les quedan para siempre grabadas en su pavorosa realidad. Uno solo de los agredidos, el más valiente de todos, João Serrão -misteriosa coincidencia con el caso de Francisco Serrão en la playa de Malaca-, ha logrado escapar de las manos de los asesinos, huyendo hacia el mar. Pero los adversarios le siguen, le rodean, se apoderan de él. Indefenso en medio de sus asesinos, da voces con sus últimas fuerzas para que le oiga la flota y dirijan el fuego de artillería a la ciudad, con lo que sus verdugos le soltarían, tal vez. Y les dice que le manden pronto un bote cargado de mercancías, para su rescate.

Llega un momento en que parece que las negociaciones prosperan. Ya se ha fijado el precio para el rescate del más valiente de los capitanes: dos bombardas y unas toneladas de cobre. Pero los indígenas exigen que las mercancías les sean puestas en la orilla, y Carvalho teme que los belitres, los cuales ya han desmentido una vez su fidelidad, se apoderen no sólo de los géneros, sino también del bote. Aunque pudiera ser, igualmente, que el ambicioso colega no se avenga a ceder su categoría de almirante, caída del cielo; que no se sienta dispuesto, en fin, a tener que servir como simple piloto a Serrão, luego que le hayan rescatado.

En la playa está sangrando un hombre, mojada la frente con el sudor de la agonía, bajo el ataque mortífero de la banda que le rodea. Su única esperanza son las tres naves españolas bien tripuladas, henchidas de velas, que se levantan a un tiro de piedra. En el pretil del barco abanderado está precisamente su compatricio Carvalho, su compadre y entrañable amigo, con quien ha compartido mil peligros y que lo sacrificará todo antes que dejarlo en el atolladero. Los gritos que al mismo dirige son incesante: le pide que mande los géneros que sirvan para su rescate. Devora con los ojos el bote que se balancea a un lado del barco. Pero, ¿por qué titubea Carvalho y deja pasar tanto rato? De pronto, el navegante Serrão, conocedor de todas las maniobras de a bordo, ve con ojos febricitantes que izan el bote. ¡Traición! ¡Traición! Lejos de salir hacia él con el bote salvador, las naves empiezan a moverse, a dirigir su rumbo al mar abierto. El primer barco ha virado, hinchando el velamen bajo la brisa. El infeliz Serrão no puede, no quiere comprender en el primer momento que los propios camaradas, a un mandato de su entrañable amigo, le dejan cobardemente a disposición de unos asesinos. Con la voz ya más apagada, increpa por última vez a los que le abandonan; suplica, implora, se desespera en una angustia de muerte. Cuando ve que realmente las naves han evolucionado ya hacia la rada y le dejan allí, con el último aliento de su pecho oprimido por las ataduras, levanta un grito desacordado por encima de las ondas, maldiciendo a Juan Carvalho, diciéndole que el día del Juicio le exigirá ante Dios responsabilidades por su villanía.

Esta maldición será su última palabra. Los infieles camaradas han de presenciar desde cubierta como su comandante cae asesinado. Y, cuando no han dejado todavía el puerto, rueda al suelo la cruz monumental entre alaridos de júbilo. Todo lo que había edificado Magallanes durante semanas de la más revisora y paciente labor, se derrumba por la sandez de sus sucesores. Cubiertos de ignominia, con el grito de maldición de su capitán moribundo en los oídos y la provocación de la danza de los salvajes a sus espaldas de fugitivos, aléjanse los españoles, como delincuentes perseguidos, de la isla que pisaron como dioses al mando de Magallanes.

Triste cortejo el de esos que se salvan ahora del desdichado puerto de Cebú. De todos los golpes del destino que la flota sufrió desde la salida, fue el más infausto el que les cayó encima en aquella isla. Además del insustituible caudillo Magallanes, han perdido los capitanes más calificados: Duarte Barbosa y Joáo Serráo, los cuales, conocedores de la costa Indica oriental, tan útiles hubieran sido en ese viaje de vuelta a España; la muerte de Andrés de San Martín los privó de un nauta experto; la huida de Enrique, de su intérprete. Si se cuenta hombre por hombre la tripulación, quedan solamente ciento quince de los doscientos sesenta y cinco que subieron a bordo en Sevilla, y este escaso equipo ya no permite tripular convenientemente las tres naves. Será, pues, mejor que, para mantener la eficacia náutica de los otros dos galeones, sea sacrificada una de las tres naves. Toca la suerte del preparado naufragio al *Concepción,* un

barco que ha recorrido ya mucha agua y del cual es de temer que no aguantaría el difícil trecho que le queda por hacer. Esta sentencia de muerte se cumple cerca de la isla Bohol. Desde el más ínfimo clavo o cabo de cuerda, todo lo que puede utilizarse es subido a los otros dos barcos. La escueta carabela es pasto de las llamas. Con la mirada sombría, sin pestañear, ven los marinos como la llama, pequeña al principio y vacilante, se ensancha luego en unos brazos de fuego que abarcan toda la nave que fue su hogar y su patria durante dos años, ahora convertida en humo y carbón, hundiéndose en un mar extraño y hostil. Cinco alegres barcos, llenos de gallardetes con su tripulación completa, habían salido del puerto de Sevilla. La primera víctima fue el *Santiago,* que se estrelló en la costa patagónica. En el estrecho de Magallanes perdieron miserablemente el *San Antonio;* ahora se consumía el *Concepción.* Sólo dos barcos, los últimos, navegan al presente en lo desconocido: el *Trinidad,* un día la nave abanderada de Magallanes, y aquel otro insignificante, el *Victoria,* cuya gloria será el haber hecho bueno su nombre y haber llevado a la inmortalidad la idea de Magallanes cuando él ya no era de este mundo.

Que a esa flota tan mermada le falta el verdadero guía, el probado almirante Magallanes, se verá pronto en el indeciso curso que siguen los barcos. Como ciegos, como deslumbrados, andan a tientas por el archipiélago de la Sonda. En vez de dirigirse rectamente al Sudoeste, hacia las Molucas, que están cerca, divagan por el Noroeste en zigzag, ya adelantando, ya retrocediendo. Medio año pasan entre aquellos laberintos que los llevan a Mindanao Y hasta Borneo. Pero, con más evidencia aún que en esta inseguridad náutica, se nota la ausencia del guía nato en el relajamiento de la disciplina. Bajo la férula de Magallanes no existían los caprichosos pillajes en tierra, ni piratería alguna en el mar. Manteníase rigurosamente el orden, y de todo se llevaba cuenta: ni un momento dejó Magallanes de considerar que, como almirante de su rey y señor, tenía el deber de mantener el honor del pabellón español hasta en los más remotos extremos de la tierra. En cambio, su lamentable sucesor, Carvalho, que debe únicamente el almirantazgo al asesinato de sus superiores por los rajaes de Mactán y Cebú, no conoce escrúpulos morales. Ejerce descaradamente la piratería y se apodera de lo que se le presenta. Canoa que le pase cerca será sencillamente acosada y saqueada; el dinero que exige Carvalho como rescate en tales ocasiones, se lo mete casi entero en su bolsa, sin reparo. Contador y tesorero a la vez, no lleva contabilidad, y mientras Magallanes, respetuoso con la disciplina, no había admitido nunca a bordo una mujer, él se atribuye nada menos que tres, que iban en una de las lanchas apresadas, con pretexto de llevarlas como presente a la reina de España. Los tripulantes acaban por juzgar harto chocante el proceder de este bajá. *"Vedendo the non faceva cosa the Posse in seraitio del re" -o* sea: que no miraba por la hacienda de su rey, sino por su lucro personal-. Destituyen al bajá y ponen en su lugar el triunvirato formado por Gómez de Espinosa como capitán del *Trinidad,* Juan de Elcano como capitán del *Victoria, y el* piloto Poncero en calidad de gobernador de la Armada.

Pero nada se gana con los insensatos rodeos y zigzags de las dos naves. Es cierto que los extraviados consiguen sin dificultad, con el trueque y el saqueo, renovar sus provisiones en aquellos parajes densamente poblados, pero la misión verdadera que llevó a Magallanes a la travesía cae en olvido; por fin, un golpe de mano feliz les aclara la salida del archipiélago de la Sonda. Uno de los prisioneros hechos en una de las embarcaciones pirateadas es originario de Ternate y, por lo tanto, debe conocer el camino de su patria, el de las ansiadas islas de las especias. Y así es. Conoce también a Francisco Serráo, el amigo de Magallanes. Por fin hallan quien los saque del laberinto. Vencida la última prueba, pueden ir directamente a su objetivo, al cual se acercaron repetidamente durante aquellas semanas locas, rodeándolo como si no tuvieran ojos. Ahora, un par de días de descansada navegación los llevan más adelante que seis meses de desatinados tanteos. El 6 de noviembre ven elevarse a lo lejos unos montes, las alturas de Ternate y Tidore. Las benditas islas están allí.

"El piloto que nos guió -escribe Pigafetta- nos dijo que eran las Molucas. Todos dimos gracias a Dios y, para demostrar nuestro gozo, disparamos la artillería. No es de extrañar nuestra dicha, ya que habíamos empleado casi veintisiete semanas en la busca de las islas, pasando, rodeando y cruzando entre otras innumerables, hasta dar con ellas.”

El 8 de noviembre de 1521 tocan tierra en Tidore, una de las cinco benditas islas con las cuales Magallanes soñó toda la vida. Como el Cid, que, ya muerto, es puesto aún por sus hombres sobre su fiel caballo y gana su última batalla, así alcanza la energía de Magallanes la gesta triunfal más allá de su muerte. Las naves, los tripulantes, están ante aquella tierra que, cual otro Moisés, les había prometido, sin que a él le fuera dado pisarla. Pero tampoco vive el que, a través de los océanos, le había llamado y animado a la realización de la idea. En vano Magallanes hubiera corrido con los brazos abiertos a quien le señaló el camino alrededor del mundo. Serráo había muerto pocas semanas antes, se supone que

envenenado. Los dos primeros que pensaron en la vuelta al mundo pagaron con su muerte prematura el galardón de la inmortalidad. Las descripciones entusiastas de Serráo se demostrarán, aparte eso, bien fundadas. No solamente el paisaje es magnífico y rebosante de toda natural riqueza, sino que también los pobladores se prodigan en amabilidad. "¿Qué decir de estas islas? -escribe Maximiliano Transilvanus en su carta famosa-. Aquí todo es sencillo y a nada se da tanto valor como la paz, la comodidad y las especias. La más excelente de estas cosas, sin embargo, y tal vez el mayor bien de la patria, o sea la paz, parece como si, huyendo de la maldad de los hombres de nuestro mundo, se hubiera refugiado aquí". El rey, de quien Serrao había sido amigo y sostén, se acerca diligente en un palanquín de seda y recibe como hermanos a los recién llegados. Cierto que a bordo de la nave, y siendo un creyente mahometano, se tapará las narices para no percibir el olor de la odiosa carne de cerdo; pero esto no impide que ese rey Almanzor abrace a los cristianos con fraternal afecto. "Venid -los consuela- y gozad, después de tanto vagar por las aguas en medio de peligros, los beneficios de la tierra. Reparad vuestras fuerzas y pensad solamente en que habéis llegado al reino de vuestro propio señor." Voluntariamente reconoce la soberanía del rey de España, y al contrario de los otros caudillos que habían hallado en su ruta, los cuales sólo pensaban en sacar lo que podían de ellos, este generoso príncipe los insta a que cesen en sus dones, pues "no posee nada con que poder corresponder dignamente a sus ofrendas".

¡Venturosas islas! Todo lo que ansiaron los españoles lo reciben aquí a manos llenas, las más preciosas especias, los víveres y los granos de oro; y lo que el amable rey no puede proporcionarles lo requiere de las islas vecinas. Los marineros se sienten dichosos, después de haber pasado tantas penas y privaciones; compran locamente más y más especias y preciosas aves del paraíso -*comperanno garofani a furia*-, dando, en cambio, sus camisas y fusiles, ballestas, capas y correajes, porque ya poco tardarán en volver a sus hogares, y serán como ricos, gracias a los tesoros que han pagado ridículamente baratos. No hay duda de que algunos preferirían seguir el ejemplo de Serráo, quedándose en aquel paraíso. Ya a punto de zarpar, buen número de ellos acogen con palmas la noticia de que solamente uno de los barcos parece apto para resistir el viaje de vuelta, y que unos cincuenta marineros del centenar aproximado deberán quedarse en las felices islas mientras se recompone el otro barco.

El condenado a involuntario estancamiento es la vieja nave almiranta de Magallanes, el *Trinidad*, aquella "capitana” que salió primero de Sanlúcar, la que cató antes el agua del estrecho de Magallanes y del Pacífico, siempre en la delantera, como si se personificara en ella la voluntad de su señor y guía. Ahora que el caudillo no está allí, su barco se resiste a navegar; como perro fiel que no se deja arrancar del pie de la fosa de su amo, el *Trinidad* se niega a continuar más allá de la meta propuesta por Magallanes. Ya a bordo las provisiones de agua, de comestibles y los numerosos quintales de especias; izada la bandera de Santiago con la inscripción: "Este es el signo de nuestro feliz regreso”; ya tersas las velas, el viejo barco carcomido gime, de pronto, separadas las junturas. Entra el agua en el barco sin que nadie sepa descubrir la vía, y es preciso descargarlo a toda prisa para salvar su contenido. Pero se emplearán semanas y semanas en la reparación, y en tanto, el barco gemelo, único que queda de la vieja Armada, no puede estar ocioso; ahora que les es propicio el viento este, en el tercer año de sus andanzas, es hora de mandar al Emperador el mensaje anunciándole que Magallanes ha cumplido su promesa al precio de la vida y que queda realizado, bajo la bandera española, el hecho cumbre de la historia de la navegación. Se decide unánimemente que el *Trinidad* intente, una vez reparado, atravesar de regreso el océano Pacífico para alcanzar por el Panamá la España ultramarina, mientras el *Victoria*, a favor de los vientos favorables, hace rumbo de regreso por Occidente, a través del océano Indico.

Los comandantes de los dos barcos que ahora, al cabo de año y medio de vida común, están frente a frente a punto de darse el adiós -Gómez de Espinosa y Sebastián de Elcano-, lo estuvieron ya otra vez en momentos decisivos. Aquella noche memorable de la sublevación en Puerto San Julián, el entonces maestre de armas Gómez de Espinosa fue el más fiel apoyo de Magallanes; su audaz puñalada reconquistó el *Victoria*, salvando así la continuación de la ruta. Sebastián de Elcano, entonces un joven "sobresaliente" vasco, se puso, en cambio, aquella noche al lado de los amotinados: con su ayuda, los otros rebeldes dominaron el *San Antonio*. Agradecido Magallanes, recompensó al fiel Gómez de Espinosa y perdonó, indulgente, a Elcano. Si el destino hiciera justicia, Espinosa debiera ser ahora elegido para dar remate a la gloriosa gesta de Magallanes, puesto que fue quien aseguró el triunfo de su idea. Pero, más generoso que justo, el destino se inclina en favor de los que no lo tienen merecido. Mientras Espinosa con sus compañeros de glorias y fatigas, tripulantes del *Trinidad*, al cabo de indecibles andanzas y sufrimientos caerá sin fama y la Historia, ingrata, se olvidará de él, coronarán las estrellas con un destello de

inmortalidad la frente de quien precisamente quiso poner obstáculo a la acción de Magallanes, del agitador un día contra el almirante: Sebastián de Elcano.

¡Impresionante despedida en el otro extremo de la tierra! Cuarenta y siete hombres, oficiales y marineros, van a emprender el regreso en el Victoria, y cincuenta y uno permanecerán en Tidore al cuidado del Trinidad. Hasta el momento de la partida, los destinados a quedarse alternan con sus camaradas a bordo, dándoles el último abrazo, confiándoles cartas o encomendándoles algo para su hogar. Los años de penas y fatigas en común han hecho de aquella tripulación de la vieja Armada, constituida por individuos de todas las razas y lenguas, un todo indivisible. No hay diferencias ni disputas que los separen. Por fin, cuando el Victoria leva anclas, los que se quedan no se resignan a despedirse todavía. En los botes o en embarcaciones malayas reman junto a la nave que parte pausadamente, para verlos una vez más, para dar voces cordiales. Hasta que llega el crepúsculo y sus brazos desfallecen, no se deciden a volver a la playa, junto a la cual les llega aún el ruido de las salvas de los cañones, último adiós de sus hermanos. Y así empieza el Victoria, única nave que queda de la flota de Magallanes, su inolvidable viaje da regreso.

Esta vuelta a la patria del humilde y zarandeado velero, al cabo de un viaje de años bordeando la mitad de la tierra, pertenece a las grandes gestas de la navegación; honrosamente expió Elcano su culpa cerca de Magallanes, puesto que convirtió en realidad el proyecto del caudillo muerto. Nada hay muy difícil, a primera vista, en el encargo de gobernar un barco desde las Molucas a España. Porque ya desde principios de siglo, las flotas portuguesas van y vienen periódicamente; un viaje a la India que, hace diez años, bajo Albuquerque y Almeida, era todavía un vuelo a lo desconocido, requiere ahora únicamente el conocimiento de las rutas, y un capitán encuentra, si es necesario, en cada estación de la India o de Africa, en Malaca, Mozambique y Cabo Verde, unas factorías portuguesas y pilotos y funcionarios portugueses, así como provisiones y material de repuesto. Pero la inmensa dificultad que Elcano ha de arrostrar consiste precisamente en que no sólo debe prescindir de estas estaciones de abastecimiento, portuguesas, sino evitarlas dando grandes rodeos. En Tidore, la gente de Magallanes se ha enterado, por un refugiado portugués, de que el rey Manuel ha dictado orden de apresamiento contra los barcos de Magallanes y que sean hechos prisioneros sus tripulantes, considerándolos como piratas. Elcano tiene, pues, a su cargo aquel viejo barco, cargado de mercancía, del cual, casi tres años antes, en el puerto de Sevilla, había afirmado el cónsul Alvares que no iría en él ni a las Canarias. Ahora irá nada menos que a través de todo el océano Indico de un tirón, y doblará luego el cabo de Buena Esperanza y, después, toda el Africa, sin hacer escala ni en un Puerto siquiera, propósito que conviene seguir sobre el mapa para comprender en toda su magnitud la importancia del encargo, y que hoy todavía, después de cuatrocientos años, significaría algo extraordinario para un moderno transatlántico equipado con la más perfecta maquinaria.

Este sin par salto de león desde el archipiélago malayo a Sevilla comienza -fecha memorable- en 15 de febrero de 1522. Salen de un Puerto de la isla de Timor. Elcano ha cargado víveres y agua y fiel al espíritu previsor de su difunto maestro, ha mandado calafatear y reparar la embarcación antes de ser juguete incesante de los vientos y de las ondas durante meses y meses. En los primeros días, el Victoria no se aparta todavía de las islas, columbrando allá el verdor tropical y los contornos de las montañas. Pero la estación está muy avanzada para que puedan permitirse un descanso, y Elcano ha de aprovechar el viento que sopla del Este: sin hacer escalas, deja atrás el *Victoria* aquellas atractivas islas, muy a disgusto del insaciable Pigafetta, que no ha visto aún bastantes "cosas prodigiosas". Para matar el aburrimiento se hace dar noticias de aquellas islas que ven alborear por los indígenas que han tomado con ellos -diecinueve, junto a los cuarenta y siete tripulantes europeos-, y los atezados isleños le refieren los cuentos de *Las mil y una noches.* En la isla que allá se ve viven unos seres humanos no más altos de un palmo, pero con las orejas tan grandes como todo el cuerpo, una de las cuales les sirve por la noche como de colchón, y la otra, de manta. La islita de más allá tiene mujeres por únicos pobladores y ningún hombre se atrevería a poner el pie en ella, lo cual no impide que tengan hijos, fecundadas por el viento; si el recién nacido era niño le daban muerte, pues sólo dejaban vivir y prosperar a las niñas. Pero, poco a poco, desaparecen en la colina azul hasta las últimas islas descritas por los malayos con adornos de su cosecha, al buen Pigafetta, y sólo el océano abierto rodea la nave con su inmutable azul. Durante semanas y semanas ven, a través del vacío del océano Indico, cielo y mar en una monotonía fastidiosa y terrible. Ni un hombre, ni un barco, ni una vela, ni un sonido; siempre azul, azul, y el vacío, el vacío de una llanura infinita.

Ninguna voz les llega de fuera, ni ven más rostros que los de los compañeros durante semanas y semanas. Pero, de pronto, sale del escondido seno del barco el conocido espectro de ojos hundidos y cara descolorida: el hambre, que ya había sido su compañera terriblemente fiel en el océano Pacífico.

Implacable, torturadora y asesina de viejos camaradas, debe de haberse colado a bordo sin ser vista, y ahora aparece entre ellos, provocativa, codiciosa, y escudriña sus semblantes alterados. Se ha presentado la imprevista catástrofe que destruye todos los cálculos de Elcano. Sus hombres han subido a bordo víveres para cinco meses, especialmente mucha carne. Pero no encontraron sal en Timor, y bajo el sol índico abrasador, la carne, insuficientemente salada, empieza a corromperse y se ven obligados, para librarse de la pestilencia de aquella carroña, a echar al agua toda la provisión. Sólo les queda el arroz. Arroz y agua, agua y arroz y siempre igual; cada vez menos arroz, y el agua, más escasa y mala para beber, semana tras semana. Se presenta de nuevo el escorbuto y, una vez más, la muerte se cierne sobre la tripulación. A principios de mayo la plaga se ha hecho tan terrible que una parte de los tripulantes insiste en que se cambie de rumbo y, una vez en el próximo Mozambique, se confíe el barco a los portugueses, antes que continuar un viaje que los hará morir de hambre sin remisión.

Pero, con el mando, se ha infiltrado también, en el que un día fue agitador, algo de la acerada voluntad de Magallanes. El mismo Elcano, que un día, en calidad de subalterno, quiso forzar al regreso a sus conquistadores, hoy exige a los que están bajo sus ordenes que aguanten hasta el extremo de su valentía, y consigue doblegarlos a su voluntad. *"Ma inanti determinnamo tutti morir che andar in mano dei portoghesi"* -Decidimos antes morir que entregarnos a los portugueses-, como podrá comunicar con orgullo más tarde al Emperador. Un intento de abordaje en las costas africanas del Este resulta inútil; no encuentran ni agua ni frutos en la tierra pelada; sin poder mitigar su necesidad mortal han de reanudar el funesto viaje. En el cabo de Buena Esperanza, al que instintivamente dan el viejo nombre de cabo de las Tormentas, los asalta una furiosa tempestad que arranca el palo de proa y rompe el palo mayor. Reparan laboriosamente el desperfecto lo mejor que pueden los ya vacilantes marineros; lentamente, con dificultad, gimoteando, se arrastra el barco, como un herido, a lo largo de la costa africana, rumbo al Norte. Pero ni en la tempestad ni en la calma, ya sea de día o de noche, se aparta de ellos el hórrido verdugo que los provoca con sus muecas: el espectro gris del hambre. Provocativo, en efecto, porque esta vez ha imaginado otro martirio más diabólico todavía. No están ahora vacías las bodegas hasta las últimas migajas, como cuando, en tiempos, surcaban el Pacifico. Esta vez, el vientre de la nave va henchido hasta los topes. Setecientos quintales de especias lleva el Vic*toria:* setecientos quintales, suficientes para sazonar sus más suculentas comidas miles y millones de hombres. La hambrienta tripulación disponía colmadamente de especias. Pero ¿se pueden mascar granos de pimienta con los labios resecos? ¿Se sustituye el pan con canela y moscada? Así como resulta una ironía cruel padecer sed en medio del mar provocativamente rodeado de moles de agua, de igual modo se convierte en tormento diabólico la miserable muerte de hambre a bordo del *Victoria* entre montañas de especias. Cada día se arroja al mar algún apergaminado cadáver humano. Treinta y uno de los cuarenta y siete españoles, y tres de los diecinueve indígenas, quedan en total cuando el cansado barco se acerca, por fin, a las islas de Cabo Verde el día 9 de julio, después de cinco meses de navegación ininterrumpida.

Cabo Verde es colonia portuguesa, y el establecimiento de Santiago, un puerto portugués. Echar anclas aquí significa propiamente someterse a los rivales, a los enemigos; significa capitular a un paso de la meta. Pero las raciones durarán, a lo sumo, dos o tres días: el hambre no les deja otra alternativa que arriesgarse a una ficción. Elcano decide recurrir a ella y engañar a los portugueses, de los que no puede prescindir. Pero antes de mandar a tierra, en un bote, dos de sus hombres para la compra de víveres, toma juramento solemne a la tripulación de que no dará el menor indicio a los portugueses de que sean los supervivientes de la flota de Magallanes, en su vuelta al mundo. Se prescribe a los marineros la fábula de que, a consecuencia de una tormenta, su barco se ha visto empujado hacia los dominios españoles. El estado deplorable de la embarcación, el mástil roto, hacen verosímil el cuento, por suerte suya. Sin muchas preguntas, sin mandar a bordo ningún funcionario para comprobar los datos, animados de camaradería hacia los marineros, reciben los portugueses como huéspedes gratos a los que se acercan en el bote. Mandan agua y víveres frescos a los españoles en el bote, que hace varias veces el trayecto con rica provisión. El éxito de la astucia parece asegurado, el descanso, y más todavía la carne y el pan de que tanto tiempo carecieron, han reparado las fuerzas de los tripulantes, y casi pueden asegurar que no les faltará sustento hasta Sevilla. Una vez más, y ésta será la última, Elcano manda salir el bote para cargar arroz y frutas. Luego podrán cantar victoria. Pero ¡qué rareza! La embarcación no vuelve. Elcano se hace inmediatamente cargo de lo que ha sucedido. Alguno de los marineros habrá charlado más de la cuenta, o se le habrá ocurrido trocar algunas especias por aguardiente, del que carecen hace tanto tiempo, y los portugueses habrán reconocido la nave de su mayor enemigo Magallanes. Elcano avista una embarcación que costea, dispuesta a piratear la suya. Sólo con un acto de resuelta temeridad se puede salvar el regreso. Mejor que dejarse pillar, a un palmo de la meta, es

dejar a algunos en tierra. ¡Pecho, y a coronar la expedición más osada que conoce la Historia! Aunque el Victoria cuenta solamente con dieciocho hombres a bordo, muy pocos, en verdad, para la entrada en España, Elcano manda levar anclas y montar las velas a toda prisa... Es una huida, pero una huida hacia la gran victoria, la definitiva.

Corto y arriesgado ha sido el alto hecho en Cabo Verde, pero a él debe Pigafetta, el apto cronista, en los últimos momentos de su estancia, uno de los prodigios por amor a los cuales emprendió la expedición: es el primero en observar allí uno de los fenómenos que por su novedad y significación le absorberá durante mucho tiempo. Los hombres que habían ido a la playa para comprar víveres traen, asombrados, la noticia de que en Cabo Verde es jueves, mientras a bordo les aseguraban que era miércoles. Tampoco Pigafetta sale de su asombro porque, precisamente, durante aquel viaje de casi tres años ha llevado su dietario con toda exactitud. Sin interrupción ha venido contando: lunes, martes, miércoles, etc., semana tras semana, año tras año. ¿Habrá pasado por alto un día? Pregunta a Francisco Albo, el piloto, que registra también todos los días la fecha en su libro de a bordo, y ¡tiene asimismo aquel día registrado como miércoles! En su vuelta al mundo, siempre con rumbo al Oeste, se les habrá escapado un día, por razones inexplicables, a los navegantes, y cuando Pigafetta comunica el singular fenómeno, el mundo ilustrado se admira. Se ha descifrado un secreto que ni los sabios de Grecia, ni Ptolomeo, ni Aristóteles, pudieron concebir, y que el impulso de Magallanes estaba destinado a revelar; al fin se ha probado, por la observación exacta, lo que Heráclito de Ponto había dado como hipótesis cuatrocientos años antes de Jesucristo: que la esfera del mundo no permanece fija en medio del universo, sino que se mueve con ritmo singular sobre su propio eje, y que quien la sigue en su giro navegando hacia Occidente puede arrebatar tiempo a la eternidad. Esta nueva experiencia, o sea que el tiempo y las horas son diferentes según las distintas partes del mundo, ocupa a los humanistas del siglo XVI, como al mundo actual la teoría de la relatividad. Pedro Mártir se hace aclarar inmediatamente el fenómeno por un "hombre docto", y lo comunica al Emperador y al Papa. Así, mientras los otros se contentan con fanegas de especias, precisamente el modesto caballero de Rodas saca de este viaje lo más valioso en la tierra: ¡un nuevo conocimiento!

Pero la nave no ha abordado todavía en las costas patrias. Se arrastra con sus gimientes junturas, lenta, cansada, prodigando las últimas fuerzas. ¡Pobre Victoria! De los camaradas que salieron en ella de las islas de las especias sólo quedan a bordo dieciocho, y de los ciento veinte brazos sólo treinta y seis trabajan, precisamente ahora que tanta falta hacen los puños vigorosos. Porque ya a punto de llegar al término, les amenaza una nueva catástrofe. Las viejas tablas del barco se desencajan y el agua se filtra sin interrupción. Intentan remediarlo por medio de una bomba. Pero no les sirve. Lo más eficaz sería echar al agua, como lastre inútil, algo de los setecientos quintales de especias, para evitar el calado excesivo. Pero Elcano no quiere desperdiciar los bienes del Emperador. Relévanse día y noche, al pie de las dos bombas, los hombres cansados en su áspera labor de presidiario, pero al mismo tiempo las velas exigen que alguien las cuide, y el timón alguien que lo gobierne, y alguien que ocupe los sitios de los vigías, y así sucesivamente las cien ocupaciones cotidianas. Llega el agotamiento. Los tripulantes andan titubeando como sonámbulos después de noches y más noches en sus puestos sin conocer el sueño, "tanto *debizi* quanto mai uomzni furono" -cansados como jamás lo estuvieron seres humanos-. Así escribe Elcano al Emperador. A pesar de lo cual, cada uno ha de hacer doble o triple servicio. Lo hacen, exhaustos, con la esperanza de la llegada.

El 13 de julio salieron de Cabo Verde los dieciocho héroes; por fin, el 4 de septiembre de 1522, casi tres años después de haber salido del hogar, un grito ronco de júbilo parte de la gavia. Alguien ha avistado Cabo San Vicente. Para nosotros acaba la tierra europea en este cabo, mas para ellos, los navegantes que han rodeado el mundo, empieza allí Europa, el hogar. Va brotando de las ondas el áspero peñasco, a la par que el ánimo en su corazón. ¡Adelante! ¡Sólo les falta soportar dos días y dos noches! ¡Sólo dos noches y un día! ¡Só1o una noche y un día! ¡Sólo una noche, una sola noche... y por fin, todos se precipitan y se apiñan con un escalofrío de felicidad! Se ve una franja plateada que surca la tierra; el Guadalquivir, que desemboca en el mar junto a Sanlúcar. De aquí zarparon hace tres años los barcos conducidos por Magallanes: los cinco barcos con sus doscientos sesenta y cinco hombres. Ahora es un solo barco de poca monta el que llega. Ancla en la misma orilla, y dieciocho hombres salen de él dando traspiés, doblándoseles las rodillas, y besan la tierra patria, la bondadosa, la firme. En este 6 de septiembre del año 1522 fue coronado el hecho más grande de la navegación. El primer deber que cumple Elcano al pisar tierra es mandar una carta al Emperador con la mala noticia. Sus hombres cogen, entre tanto, con manos codiciosas el pan caliente y tierno que les brindan; hacía años que no habían sentido el tacto blando de la miga del bendito pan, ni gustado el vino, la carne, los frutos de su tierra. Mirábanlos todos impresionados, como si

los vieran llegar del Hades. No quieren creer el prodigio. Pero apenas se han confortado caen pesadamente sobre la cama y duermen, duermen por primera vez toda una noche, como antaño, sin cuidados, con el corazón apretado contra el de su patria.

A la mañana siguiente, un remolcador arrastra al vencedor, al Victoria, Guadalquivir arriba, hacia Sevilla. Una vez rodeado el mundo, ya no tiene fuerzas el Victoria para luchar contra la corriente. Parten miradas y voces de sorpresa de los otros barcos, pues nadie tenía ya recuerdo del barco que, unos años atrás, había salido para lejanas tierras. Hacía tiempo que Sevilla, España, el mundo, creían naufragada, perdida, la flota de Magallanes, y ¡he aquí que el barco victorioso, trabajosamente, pero con orgullo, va hacia el triunfo! Ya resplandece allá la Giralda, el campanario blanco. ¡Sevilla! ¡Sevilla! Ya se dibujan la ribera, el Puerto de las Muelas, del cual salieron. Elcano da orden de hacer unas salvas de artillería, y éste será el último mandato de la expedición. Retumban las salvas anchamente sobre el río. Por las mismas bocas de acero fue saludada su partida de la patria. Los mismos cañones solemnizaron el descubrimiento del estrecho de Magallanes y el ignoto océano Pacífico; ellos elevaron voces de triunfo a la vista del desconocido archipiélago de las Filipinas y anunciaron con júbilo tronitoso el cumplimiento del proyecto de Magallanes a su llegada a las islas de las especias; ellos dieron el saludo de despedida a los camaradas de Tidore, cuando se vieron obligados a dejar atrás, en la lejanía mortal, el barco hermano. Pero nunca sus voces férreas sonaron con tal diafanidad y júbilo como ahora, que propagan este mensaje: "¡Estamos de vuelta! ¡Hemos cumplido lo que nadie alcanzó antes que nosotros! ¡Somos los primeros hombres de todos los tiempos que han dado la vuelta al mundo!

LOS MUERTOS NO TIENEN RAZÓN

La impetuosa multitud se reunió en la ribera sevillana "para contemplar -según escribe Oviedo- este último barco famoso; la expedición en que tomó parte representaba la cosa más prodigiosa y el acontecimiento más grande que se hayan visto desde que Dios creó al primer hombre y el mundo". Conmovidos no pueden apartar los ojos de los dieciocho hombres del Victoria que salen del barco y, semejantes a esqueletos, pisan la tierra vacilantes, como contando los pasos, flacos, terroso el color, alotados y enfermos, héroes innominados que han envejecido diez años durante aquellos tres interminables. Rodéanlos, jubilosos y apiadados; les ofrecen manjares y bebidas reparadoras, les invitan en los hogares, les hacen contar una y otra vez sus aventuras, sus penalidades. Pero los repatriados rehúsan. Más tarde habrá tiempo de eso. Ahora han de cumplir la primera obligación, el voto que hicieron hallándose en trance mortal: la peregrinación a la iglesia de Santa María de la Victoria y de Santa Maria Antigua. El pueblo, guardando respetuoso silencio, forma una doble hilera para ver pasar a los dieciocho supervivientes, descalzos, vistiendo túnicas blancas, con sendos cirios encendidos, hacia la iglesia. Quieren dar gracias a Dios en el mismo sitio donde se despidieron, por la inesperada gracia de haberlos salvado de apuros tan grandes y devuelto a su patria. Vuelve el órgano a elevar sus acordes, levanta nuevamente el sacerdote, por encima de los penitentes arrodillados en la penumbra de la catedral, la custodia, semejante a un diminuto sol radiante. Cuando han dado las gracias al Todopoderoso y a los santos por haberlos salvado, tal vez formulen también los marineros una oración por todos los hermanos y camaradas muertos, a cuyo lado habían rezado, unánimes, tres años antes. ¿Dónde están los que entonces levantaban los ojos hacia Magallanes, su almirante, en el acto de desplegar la bandera de damasco que el rey le confiaba y el sacerdote bendecía? Ahogados en el mar, asesinados por los indios, muertos de hambre y sed, perdidos o prisioneros... Y ahora, ellos solos son los que, elegidos por el destino en sus inescrutables misterios, gozan del triunfo y reciben las bendiciones. En voz baja, y con los labios temblorosos, rezan los dieciocho la oración de los difuntos en memoria del caudillo y de los doscientos muertos de la Armada.

Con alas de fuego rueda, entre tanto, la noticia de su feliz arribo, y despierta en toda España, primero, la atención de todos, y luego la admiración sin limites. Ningún otro acontecimiento desde el viaje de Colón ha entusiasmado hasta tal punto a los contemporáneos. Toda inseguridad ha desaparecido. La duda, esta enemiga encarnizada de toda humana ciencia, ha sido vencida en el campo geográfico. Desde que una nave salió del puerto de Sevilla hasta que ancló de regreso en el mismo puerto, ha sido probado incontestablemente que la Tierra es una esfera giratoria y que todos los mares forman un solo mar continuo. Por fin, la cosmografía de griegos y romanos ha sido superada, y vencida la oposición de la Iglesia, y la fábula ingenua de los antípodas que andan cabeza abajo. Ha que dado fijada para todos los tiempos la medida de la órbita de la Tierra; vendrán todavía otros valientes descubridores a contemplar la afirmación

con otras particularidades de la forma terrestre, Pero la afirmación básica se debe a Magallanes y se mantiene incólume hasta nuestros días y para los sucesivos. La Tierra tiene puestos sus lindes y la Humanidad disfruta de su conquista. Con esta jornada histórica queda ensalzado el orgullo de la nación española. Bajo el pabellón español empezó Colón el descubrimiento del mundo, y bajo el mismo pabellón lo ha completado Magallanes. En un cuarto de siglo, la Humanidad ha aprendido más sobre su habitación terrestre que durante los miles y miles de años anteriores. Instintivamente, la generación que en la dicha y la embriaguez de la gloria ha presidido esta transformación en el solo espacio de una vida, se siente poseída de esta realidad: un tiempo nuevo, la Edad Moderna, ha comenzado.

General es el entusiasmo ante el logro imponente que representa para el espíritu el cumplido viaje. Los mismos empresarios comerciales que armaron la flota, la “Casa de Contratación” y Cristóbal de Haro, pueden regocijarse. Ya daban por perdidos los ocho millones de maravedíes desembolsados para los cinco barcos, y de pronto, el único de éstos que vuelve a sus lares, no solamente nivela con su carga la partida, sino que deja todavía una insospechada ganancia. Los quinientos veinte quintales de especias que ha traído el Victoria de las Molucas dejan una ganancia limpia de unos quinientos ducados oro. El cargamento de un solo barco compensa de la pérdida de los otros cuatro. Una cuenta en la cual, a decir verdad, queda reducida a cero la otra pérdida: doscientas vidas humanas.

En la extensión del mundo, sólo una docena de hombres sienten de pronto oprimido el corazón al saber que un barco de la Armada de Magallanes ha dado la vuelta al mundo y ha vuelto felizmente al hogar. Son estos hombres los capitanes sublevados y su piloto, desertores con el San Antonio, en el cual llegaron a Sevilla un año antes; como toque de difuntos suena en sus oídos el grato mensaje. Se habían mecido en la esperanza de que aquellos peligrosos testigos y acusadores jamás volverían a España, en el protocolo judicial extendieron la papeleta de defunción a los valientes argonautas: "Al juicio y parecer de los que han venido, no volverá a Castilla el dicho Magallanes." Con tal seguridad habían dado por supuesto que las naves y sus tripulantes se estaban pudriendo en el fondo del océano, que desaprensivamente, callando su rebelión, se alababan ante la Comisión investigadora de un acto de patriotismo y escondían el hecho de que Magallanes había hallado ya el derrotero en el momento crítico en que le abandonaron. Sólo hablaban muy someramente de una bahía en la cual habían entrado y de que la ruta buscada por Magallanes se revelaba "inútil y sin provecho". Eran, en cambio, graves las acusaciones que hacían al ausente. Decían que se había deshecho arteramente de los hombres de confianza del Rey para dejar la flota a disposición de los portugueses, y que si ellos habían conseguido salvar su barco fue gracias a haberse apoderado de Mesquita, el primo de Magallanes, que éste había pasado de contrabando.

No de todo lo que decían los sublevados hizo caso el tribunal del Rey, y con una imparcialidad digna de ser notada declaró sospechosas a ambas partes. Tanto los capitanes sublevados como el fiel Mesquita fueron encarcelados, a la vez que se prohibía salir de la ciudad a la señora de Magallanes, que aún no sabía que fuera viuda. La decisión del tribunal del Rey fue esperar hasta que los otros barcos y el almirante volvieran, como testimonio; pero habiendo transcurrido un año entero, y casi un segundo año sin que tuvieran noticias de Magallanes, los sublevados recobraban los ánimos. Pero las salvas de salutación que anuncian la vuelta de uno de los barcos de Magallanes retumban lúgubremente en sus conciencias. ¡Están perdidos! A Magallanes le ha salido bien la empresa, y su venganza será terrible contra aquellos que, deshonrando el juramento y delinquiendo contra las leyes del mar, le abandonaron cobardemente y, sublevándose contra su capitán lo aherrojaron.

¡Cómo se sienten aliviados al enterarse de que Magallanes murió! El principal acusador enmudece. Y su confianza aumenta cuando les dicen que es Elcano quien ha conducido el Victoria. ¡Elcano es su cómplice, uno de los conjurados de aquella noche en Puerto de San Julián! No se atreverá a presentarse como acusador en un delito en que él tiene parte. No se presentará a ser testigo contra ellos, sino a su favor. Bendita sea la muerte de Magallanes y el testimonio de Elcano. Los acontecimientos les dan la razón. Si, por una parte; Mesquita es sacado de la prisión, ellos salen también libres, gracias a la ayuda de Elcano, y su rebelión queda olvidada en medio de la general alegría; siempre tienen razón los vivos contra los muertos.

En esto, el mensajero de Elcano ha llegado al castillo de Valladolid con la noticia de la feliz vuelta. El emperador Carlos acaba de llegar de Alemania. De un momento histórico importante, pasa a otro que no lo es menor. En la dieta de Worms ha visto rota para siempre la unidad espiritual de la Iglesia por el puño decidido de Lutero; ahora se entera de que otro hombre daba una nueva figura a la Tierra y probaba la

unidad espacial de los océanos, pereciendo en la empresa. Impaciente por saber más del glorioso hecho, porque ha colaborado en él y es tal vez el más completo y duradero triunfo de su vida, aquel mismo día 13 de septiembre envía a Elcano la orden de comparecer sin tardanza en la corte con dos de sus hombres, "los más cuerdos y de mejor razón", y que le lleven todos los escritos referentes al viaje.

Los dos hombres que Sebastián Elcano lleva a Valladolid no podían ser otros, por lo probados, que Pigafetta y el piloto Albo; no tan clara aparece la conducta de Elcano en lo tocante al otro deseo del Emperador, que le entregue todos los papeles de la flota. La conducta de Elcano es ambigua, puesto que no entrega ni una sola línea escrita por Magallanes. El único documento de éste redactado durante la travesía debe su conservación a la circunstancia de haber caído, con el *Trinidad,* en poder de los portugueses. Queda casi fuera de duda que Magallanes, un hombre tan exacto y fanático de su deber, consciente de la importancia de su misión, llevaba un dietario que sólo una mano envidiosa pudo destruir secretamente, de creer que a todos aquellos que durante el viaje se habían levantado contra el caudillo, les pareció harto peligroso que el Emperador pudiera tener noticias imparciales de aquellos sucesos; así, desaparece misteriosamente, después de la muerte de Magallanes, hasta la última línea de su puño, y se pierde también, cosa no menos singular, aquel gran diario del viaje, obra de Pigafetta, y cuyo original ofreció al Emperador en esta circunstancia. *"Fra le altre cose li detti uno libro, scritto de mia mano, de tutte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro."* Porque este diario oficial no puede identificarse de ningún modo con la narración de viaje posterior que conocemos, y es a todas luces un simple extracto de aquél; buena prueba de ello la da el informe del embajador de Mantua, que hace mención, en 21 de octubre, de un libro en el cual Pigafetta escribió diariamente, *"libro molto bello che de giorno in giorno li a scritto el viaggio e pase che anno ricercato ".* Tres semanas más tarde, el mismo embajador habla de un *"breve extracto o summario del libro che anno portato quelli de le Indie"; o* sea lo que hoy conocemos como el informe de Pigafetta, al cual pueden unirse, como insuficiente complemento, las anotaciones de los varios pilotos y la carta de Pedro Mártir y de Maximiliano Transilvanus. Por qué razones este diario de Pigafetta desapareció sin que quedara la menor huella, sólo podemos sospecharlo; dolosamente, con el tiempo hubo empeño en oscurecer lo que hacía referencia a la oposición de los oficiales españoles contra el portugués Magallanes, para hacer triunfar más rotundamente a Elcano, el hidalgo vasco. También esta vez, como ocurre a menudo en la Historia, la honrilla nacional pasa delante de la justicia.

Ya el fiel Pigafetta parecía desconcertarse al ver que Magallanes era relevado sistemáticamente a último término. Recelaba que allí no se pesaban los méritos equitativamente. Verdad es que en todo tiempo el mundo ha recompensado al finalista, al afortunado que acaba un hecho, dejando en el olvido a todos aquellos que lo han amasado y llevado a la posibilidad con su espíritu y su sangre. Pero esta vez la repartición lleva lo injusto hasta un grado lamentable. Quien cosecha toda la gloria y los honores y dignidades es precisamente aquel que, en el momento decisivo, quiso poner obstáculos a la realización y se levantó contra Magallanes: Sebastián Elcano. Queda solemnemente expiado su antiguo delito: la venta de un barco a un extranjero, o sea lo que, en cierto modo, le impulsó a refugiarse en la flota de Magallanes, y le es asignada una pensión vitalicia de quinientos florines de oro. El Rey lo eleva a la categoría de hidalgo y le otorga un escudo que señala simbólicamente a Elcano como ejecutor del hecho inmortal. Llenan el campo dos ramas de canela cruzadas, junto con nueces moscadas y clavos de especia, realzado con un casco y la esfera terrestre circundada por la arrogante inscripción: *Primus circumdedisti me* (fuiste el primero en rodearme). Y la injusticia sube de punto con la recompensa a aquel Estevão Gomes que había desertado en el estrecho de Magallanes, y que ante el tribunal de Sevilla afirmó que no se había hallado el paso y sí únicamente una bahía abierta. Estevão Gomes precisamente, que con tal descaro negaba el descubrimiento de Magallanes, recibe un titulo de nobleza por el mérito "de haber hallado el paso como guía y primer piloto". Toda la fama, todo el mérito de Magallanes recaen en aquellos que más encarnizadamente intentaron impedir, durante la expedición, la que fue empresa de su vida.

Pigafetta está callado y reflexiona. Por primera vez, el que fue hasta entonces de una buena fe encantadora, el joven modelo de fidelidad, sospecha algo de la injusticia eterna que llena nuestro mundo. *"Me ne partti de li al meglio Potei"* (partí de allí en cuanto pude). Aunque los aduladores cortesanos oculten los hechos de Magallanes, aunque los ineptos presionen para recibir los honores a él debidos, no podrá olvidar Pigafetta lo grande de la idea, el trabajo y los merecimientos que van unidos a la empresa inmortal. Allí, en la corte, no puede hablar, pero por amor a la justicia se propone legar a la posteridad la fama del gran olvidado. Ni una palabra dedicará a Elcano en su narración del regreso: escribe invariablemente: "navegamos", "decidimos", para denotar que Elcano no hizo ni más ni menos que los

otros, podía la corte recompensar a los que se lucraron con la casualidad, pero a Magallanes era debida la verdadera gloria, a él, que ya no puede verlo. Con una fidelidad impresionante se pone Pigafetta al lado del vencido, y sale con palabra persuasiva a favor del que ya no puede hablar. "Espero -escribe Pigafetta en la dedicatoria de su libro al gran Maestre de Rodas- que la fama de un capitán valeroso como fue él jamás se borrará de la memoria del mundo. Entre las otras muchas virtudes que le adornaban, sobresalía la de su firmeza, superior a la de los demás, hasta en medio de la mayor des gracia. Soportó el hambre con más paciencia que otro alguno. No había otro hombre en toda la tierra tan entendido en el conocimiento de los mapas y de la náutica. Y la verdad de esto se manifiesta en que llevó a cabo lo que antes nadie supo ni tuvo ánimo para llegar a descubrir."

La muerte es quien descifra el último secreto vital de una figura; hasta el postrer momento, en que su idea llega a feliz realización, no se manifiesta la íntima tragedia de aquel hombre solitario, a quien sólo fue lícito llevar la carga de su misión, sin que pudiera gozar del éxito final. Entre la masa de incontables millones, solamente a él lo escogió la suerte para tal proeza, al callado y taciturno, al encerrado en sí mismo, que estaba dispuesto, sin dejarse doblegar, a sacrificar a su idea todo cuanto en la tierra poseía, y su vida además. Lo eligió sólo para el trabajo, no para el goce, y una vez terminado aquél, lo despidió como a un jornalero, sin darle las gracias. Otros cosechan la gloria de su obra, otros echan la mano a la ganancia y disfrutan del festín; el destino fue exigente con ese recio soldado, como él lo había sido en todo y con todos. Solamente le otorga lo que él había anhelado con todas las fuerzas de su alma: encontrar el camino para dar la vuelta a la tierra, la parte más venturosa de su carrera. Lograr ver únicamente la corona de la victoria, tender la mano hacia ella, pero cuando intenta asegurarla sobre su frente, el destino dice: "¡Basta!", y le abate la mano ansiosamente levantada.

Esto es lo único que le fue concedido a Magallanes, el hecho, mas no su áurea sombra: el triunfo y la gloria temporal. Nada tan conmovedor, en este instante en que el propósito de su vida llega a realizarse, como la lectura de su testamento. Todo lo que, a punto de regresar, fue su anhelo, se lo niega la suerte. Nada le responde de lo que en aquella "capitulación" quiso legitimar como suyo y de los suyos. Ni una sola disposición -literalmente, ni una siquiera- de las que con tanta previsión y tino asentó en su última voluntad, se cumple, después de su heroico tránsito, con sus sucesores, y le es negado despiadadamente hasta el más puro y santo de sus deseos. Magallanes había precisado el sitio de su entierro en la catedral de Sevilla, y el cadáver se corrompe en una playa remota. Treinta misas dispuso que fueran rezadas sobre su tumba, y, en vez de esto, se oyen los aullidos triunfales de la horda de Silapulapu alrededor de su cuerpo mutilado ignominiosamente. Tres pobres debían recibir vestidos y comida el día de su entierro, y ni uno solo tendrá la comida, ni el par de zapatos, ni el vestido gris. Nadie será llamado -ni el más humilde mendigo- "para rezar por el bien de su alma". Los reales de plata que destinaba a la Santa Cruz, y las limosnas para los presos, y los legados a los conventos y asilos, no serán satisfechos. -Porque nada ni nadie se presta al cumplimiento de sus últimas voluntades, y aun en el caso de que sus camaradas hubiesen trasladado su cuerpo al hogar, no hubieran encontrado en éste un maravedí para pagar la mortaja.

¿Pero no son ricos, al menos, los herederos de Magallanes? ¿No va a la sucesión, según el pacto, un quinto de todas las ganancias? ¿No es su viuda una de las señoras de más posición de Sevilla? ¿No son sus hijos, nietos y bisnietos, los Adelantados y Gobernadores hereditarios de las islas recién descubiertas? No; nadie hereda de Magallanes pues nadie de su sangre vive ya para exigir 1a herencia, durante aquellos tres años han muerto su esposa Beatriz y los dos hijos, todavía menores. Queda extinguida la descendencia de Magallanes. Ni hermano, ni sobrino, ningún consanguíneo vive para recoger su escudo. ¡Ni uno tan sólo! Fueron vanos los cuidados del hidalgo, del esposo y del padre, y baldío el piadoso deseo del creyente cristiano. Le sobrevive su suegro, Barbosa, pero ¡cómo debe maldecir el día en que aquel huésped sombrío, aquel "holandés errante" entró en su casa! Hizo suya a la hija, y esta hija ha muerto; se llevó a su hijo en la expedición, el único hijo que tenía, y no ha vuelto con los supervivientes. ¡Qué terrible atmósfera de desdichas en torno al hombre único! A, quien fue su amigo y su apoyo lo ha arrastrado a su mismo destino siniestro, y quien en él confiaba lo ha pagado caro. A todos los que estaban con él y por él, les ha sorbido la felicidad, como un vampiro, en los azares de su acción: Faleiro, su asociado un tiempo, se ve preso al llegar a Portugal. Aranda, que le allanó el camino, envuelto en infamantes inquisiciones, pierde todo el dinero que por Magallanes había arriesgado. Enrique, a quien había prometido la libertad, vuelve a ser tratado como esclavo. Mesquita, su primo, es aherrojado tres veces por haberle sido fiel; Serrão y Barbosa le siguen en la muerte con pocos días de diferencia, como arrastrados por el mismo sino, y únicamente el que le ha sido contrario, Sebastián Elcano, se hace con toda la gloria y la ganancia de los que murieron fieles.

Circunstancia más trágica todavía: el mismo hecho a que Magallanes lo ha inmolado todo, incluso él mismo, resulta vano, al parecer. Magallanes quiso ganar, y ganó, las islas de las especias para España, poniendo su vida en la empresa, y he aquí que lo que él empezó como gesta heroica acaba en mísero mercado: por trescientos cincuenta mil ducados revende el emperador Carlos a Portugal las islas Molucas. El camino de Occidente que encontró Magallanes es poco frecuentado, el estrecho que él inauguró no reporta dinero ni ganancia alguna. Hasta después de su muerte persiguió la desdicha a quienes en Magallanes confiaron, pues casi todas las flotas españolas que quieren emular su arrojo de navegante naufragan en el estrecho de su nombre, y los españoles y los navegantes, temerosos, preferirán arrastrar sus cargamentos en largas caravanas por el estrecho de Panamá, antes que correr el riesgo de cruzar los sombríos fiordos de la Patagonia. Tan general se hace al fin la reputación de peligroso del estrecho de Magallanes -cuyo descubrimiento tan universalmente fue festejado-, que cayó en olvido dentro de la misma generación, convirtiéndose en un mito, como antes. Treinta y ocho años después de la travesía de Magallanes, en el famoso poema *La Araucana* se manifiesta abiertamente que el estrecho de Magallanes ya no existe, que se ha hecho difícil de hallar e intransitable, ya sea porque un monte lo ataje o porque una isla se le interponga.

Esta secreta senda descubierta
quedó para nosotros escondida,
ora sea yerro de la altura cierta,
ora que alguna isleta remorida
del tempestuoso mar y viento airado
encallando en la boca la ha cerrado.

Tan desechado queda, tan legendario se hace, que el osado pirata Francis Drake lo utilizará, medio siglo más tarde, como escondrijo, para, desde allí, irrumpir en las colonias españolas de la costa occidental y saquear los barcos que llevan la plata. Hasta entonces no vuelven a acordarse los españoles de la existencia del estrecho, y construyen a toda prisa una fortificación para impedir el paso a otros filibusteros. Pero la desdicha persigue a todos cuantos son seguidores de Magallanes. La flota que Sarmiento conduce al estrecho por encargo del Rey, naufraga; la fortaleza que ha construido se derrumba lastimosamente y el nombre "Puerto del Hambre" perpetúa los horrores sufridos por sus colonizadores. Unos pocos balleneros que van y vienen son los únicos barcos que frecuentan el estrecho de Magallanes, el que éste había soñado como la gran vía comercial de Europa a Oriente. Y cuando un día de otoño del año 1913 el presidente Wilson aprieta en Washington el botón eléctrico que abre las compuertas del canal de Panamá, y con ello une para siempre ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico, queda el estrecho de Magallanes reducido a la inutilidad absoluta. Sellado su destino, desciende a la categoría de puro concepto histórico, de simple idea geográfica. No es ya el tan buscado paso la ruta de millares y millares de barcos, ni el más próximo y rápido camino de las Indias; ni es más rica España ni más poderosa Europa por su descubrimiento; hoy mismo, de todas las zonas del mundo habitables, las costas entre Patagonia y Tierra del Fuego cuentan como las más abandonadas y pobres de la tierra.

Pero, en la Historia nunca la utilidad práctica determina el valor moral de una conquista. Sólo enriquece a la Humanidad quien acrecienta el saber en lo que le rodea y eleva su capacidad creadora. En este sentido, la hazaña de Magallanes supera a todas las de su tiempo y significa para nosotros una gloria singular en medio de sus glorias: la de no haber inmolado, como ocurre la mayor parte de las veces, la vida de miles y centenares de miles por su idea, sino solamente la propia vida.

Por la gracia de tal heroísmo perdurará la proeza magnífica de esos cinco endebles y solitarios barcos que salieron para la guerra santa de la Humanidad contra lo ignoto; e inolvidable será también el nombre del primero que defendió la idea osada de la vuelta al mundo hasta la última de sus naves. Porque con la medida del circuito de nuestro planeta, perseguida en vano desde hacía mil años, la Humanidad adquiere una nueva idea de su capacidad, puesto que, en la magnitud del espacio ganado, se le revela, acrecentando su gozo y su valor, la propia grandeza. El hombre da lo mejor de sí con un ejemplo, y si hay un hecho que pruebe algo es el de Magallanes, que, contra todo olvido, traspasará los siglos para dar testimonio de que cuando una idea vuela con las alas del genio, cuando se lleva adelante denodadamente y con pasión, es más

fuerte que todos los elementos de la Naturaleza; y que está destinado siempre al hombre único, a un individuo con su menguada vida fugaz, el poder convertir en realidad y en verdad perdurable lo que ha sido un deseo soñado durante las cien generaciones que le precedieron.

FIN